№ 1. Łuck, 20 marca 1925 r. Rok 1.

WOŁYŃSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE

ORGAN WOŁYŃSKIEGO STOWARZYSZENIA TECHNIKÓW.

Adres Redakcji: Łuck, ul. Jagiellońska, Dom Stowarzyszeń Polskich.

Wychodzi dnia 20 każdego miesiąca. o o o o o Cena zeszytu 1 zł. 50 gr.

Magistrat m. Łucka

zgłosił swój udział

w Wystawie Związku Miast Polskich,

która odbędzie się w Poznaniu
w okresie Targów Poznańskich

od 3-go do 10-go Maja 1925 roku.

Wystawa ta ma na celu zobrazowanie stanu kulturalnej i gospodarczej działalności miast we wszystkich dziedzi- o o o o o o nach życia miejskiego. o o o o o o

Magistrat m. Łucka w zrozumieniu wielkiej doniosłości, podjętej przez Związek Miast inicjatywy, pragnie przyjąć jak najszerszy udział w zapowiedzianej wystawie, wobec czego zwraca się do wszystkich instytucji, zrzeszeń, oraz osób prywatnych, aby zechcieli dopomódz mu w zgromadzeniu jaknajwiększego materjału statystycznego i rzeczowego o dokonanych i zamierzonych pracach, zdążających do podniesienia kulturalnego i gospodarczego o o o o o o stanu naszego miasta. o o o o o o

Wszelkie zgłoszenia uprasza się kierować bezpośrednio do Magistratu m. Łucka.

Prezydent m. Łucka (—) Zieliński.

Dnia 20 marca 1925 r.

WOŁYŃSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE

Organ Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.

Przedpłata:
kwartalnie . . . 4 zł. 50 gr.
zeszyt pojedyńczy 1 zł. 50 gr.
Konto P. K. O. Nr. 80613.

Adres Redakcji i Administracji
Łuck, Jagiellońska, dom Stow. polsk.
Redaktor przyjmuje.
środy i piątki w lokalu Redakcji od 18—19 w.
w czwartki od 12—13 w Biurze Elektrowni.

Ceny ogłoszeń:

ogłosz.	jedncraz.	str.	1/1	80 zł.
„	„	„	1/2	40 zł.
„	„	„	1/4	22 zł.
„	„	„	[illegible]	[illegible] ł.
„	„	„	1/16	6 zł.

Nr. 1. **Łuck, dnia 20 marca 1925 r.** **Rok I.**

Łuck, 20 marca

Ostatnia wojna światowa spowodowała w następstwie u nas warunki, wymagające od techników skupienia wszystkich sił. Tocząc się przez lat sześć na naszych terenach, zniszczyła olbrzymie połacie kraju, zniosła setki tysięcy budynków, całe masy mostów drogowych i kolejowych, a przedewszystkiem cofnęła nas o lat kilkadziesiąt wstecz, niszcząc całe szeregi warsztatów pracy.

I kiedy narody świata dokładają wszelkich starań, by jaknajprędzej zlikwidować skutki tej wojny, powetować, trwający lata całe, zastój na polu twórczej pracy, my prócz tych zadań musimy jeszcze nasze zniszczone warsztaty odbudowywać i tworzyć nowe, dostosowane do chwili obecnej.

Cały wysiłek świata technicznego przez czas trwającej wojny skierowany był jedynie w stronę wytwórczości produktów, związanych z wojną. Nauka ścisła, badania teoretyczne musiały siłą rzeczy zejść na plan drugi.

Nawet ogromny zapas wiedzy i doświadczenia w dziedzinach techniki, związanej z działaniami wojennemi, był sekretem nie tylko poszczególnych stron wojujących, lecz często nawet pewnych jednostek.

Zdawać by się mogło, że kiedy wojna należy do przeszłości, sprawa dzieł fachowych, czasopism technicznych posunie się u nas znacznie naprzód, aby zaspokoić zapotrzebowanie i usunąć ten głód drukowanego słowa, jaki się dawał od lat odczuwać.

O ile jest tak w silnych środowiskach, to u nas na kresach, odległych od centrów nauki, sprawa ta nie posunęła się znacznie naprzód. Potęguje to jeszcze rozrzucenie po wielkich obszarach, brak organizacji, drożyzna dzieł technicznych, a skutek: odzwyczajanie się od dalszego kształcenia, czyli cofanie się.

Wszystko to wskazuje, że nie zdajemy sobie dokładnie sprawy z obowiązków, jakie życie na nas wkłada Przecież, abyśmy mogli dostosować nasz przemysł do międzynarodowej konkurencji, musimy mieć ciągle przed oczyma główne wskazania techniki dzisiejszej: masowy wyrób przy najmniejszem zużyciu czasu, najniższych kosztach, a możliwie największej dokładności. Inaczej wspomnianej konkurencji nie wytrzymamy i zepchniemy się sami na szary koniec.

Specjalne zadania czekają techników na tutejszych kresach, które znajdują się na bardzo niskim stopniu rozwoju.

Tutaj istnieje nieograniczone pole dla działalności technika we wszystkich kierunkach. Niestety, spotykamy się na każdym kroku z przestarzałemi, a nawet pierwotnemi pojęciami o wartości techniki.

Liczba sił technicznych na kresach jest bardzo nikła, wdodatku rozsiana po dużych obszarach, tak że nie mogą zupełnie ze sobą utrzymywać kontaktu z wielką szkodą dla samej rzeczy.

W. S. T. zawiązane kilka lat temu, wzięło sobie za zadanie skupić te rozproszone po całym Wołyniu siły techniczne w jedną mocną organizację, która stara się w miarę sił i możności zaspokoić pragnienie swych członków przedewszystkiem w zakresie pogłębiania wiedzy fachowej.

Niestety, tak z dzieł technicznych, jak i z wykładów i odczytów, jakie od czasu do czasu Stowarzyszenie urządza, mogą korzystać jedynie koledzy z Łucka.

Większość naszych członków, zajęta na prowincji, pozbawiona jest i tej skromnej pomocy. Aby mieć możność podzielić się z nimi doświadczeniami ostatniej chwili życia technicznego, a tem samem umożliwić kolegom iść równo z postępem wiedzy, Wydział Stowarzyszenia powziął myśl wydawania swego organu.

Tenże organ, zamieszczając stale komunikaty Biura pracy, jakie Wydział zorganizował, starać się będzie, zaspakajać na Wołyniu zapotrzebowanie sił technicznych, przyjść tem samem swym bezrobotnym członkom z pomocą.

Zdając sobie sprawę z trudności zadania, Wydział Stowarzyszenia ma nadzieję że zamiar ten znajdzie u wszystkich kolegów zrozumienie i poparcie, a także liczy na to, że ci którzy umiłowali swą pracę zasilać będą następne numery artykułami z każdej dziedziny technicznej.

Niech każdy z techników postawi sobie za obowiązek w każdy możliwy dla siebie sposób przyjść Wydziałowi Stowarzyszenia z pomocą w wydawaniu swego organu, aby mógł on się utrzymać i spełnić zadanie, przytoczone na wstępie.

Zjazd inżynierów i techników w Łucku 14-II 1925 r.

Po otwarciu Zjazdu przez Prezesa Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników Inż. H. Lange i powitaniu przez p. vice-Wojewodę Siedleckiego i p. Prezydenta m. Łucka D-ra Zielińskiego wygłoszono następujące referaty:

Cele i zadania Zjazdu.

inż. Józef Pruchnik.

Panie Wojewodo, Panowie!

Zjazdy obywateli wszelkich zawodów i w najróżnorodniejszych sprawach nie należą u nas w Polsce do rzadkości. Owszem zjazdów odbywa się stosunkowo dosyć dużo. Nie zawsze zjazdy i zebrania osiągają swoj cel, często mają znaczenie tylko towarzyskie.

Zastanawialiśmy się tedy bardzo poważnie, czy urządzenie Zjazdu inżynierów i techników na Wołyniu jest rzeczą potrzebną. Myśl zaproszenia Szanownych Panów na Zjazd powstała jeszcze we wcześniu ub. roku, a powody dla których myśl ta została zrealizowana są następujące:

1) Ogromna większość zjazdów i zebrań, jakie u nas się odbywają, ma za cel sprawy polityczne lub społeczne, zjazdy fachowców, mające zadania, natury gospodarczej, są dosyć rzadkie. Wogóle panuje u nas, tak w prasie, jak i w opinji publicznej, przeładowanie kwestjami partyjno—politycznemi i mniemanie, iż od rozwiązania i uregulowania tych wyłącznie kwestji zależy uzdrowienie dzisiejszych stosunków i szczęście obywateli.

Zapatrywanie to jest błędne. Państwo dzisiejsze to organizacja nie tylko polityczna, ale i gospodarcza; a więc zadaniem państwa jest nie tylko obrona granic, bezpieczeństwo wewnętrzne, ochrona praw obywatelskich, ale także stworzenie takich warunków, iżby każdy z obywateli chętnych znalazł pracę i sposób do życia, choćby bardzo—skromnego. Owszem, w czasach ostatnich coraz bardziej utrwala się przekonanie, iż sprawy gospodarcze wywierają przemożny, a nieraz decydujący wpływ na politykę państwową, tak wewnętrzną, jak i zewnętrzną

Zamożni i syci obywatele są najpewnieszą podporą państwa, nędza i głód to najniebezpieczniejsi jego wrogowie.

Większość uczonych i pisarzy, zajmujących się nauką o państwie, zwraca uwagę na tę ważną kwestję; niedawno prof. Stanisław Grabski w swojej książce p. t. „Rewolucja“ zacytował na dowód przewagi czynnika gospodarczego w polityce wiersz Szillera, który brzmi:

Tymczasem, nim budowę świata
Filozofja w krąg posplata,
Utrzymują go w całości
Popędy głodu i miłości.

Zjazd nasz ma tedy na celu zwócić uwagę społeczeństwa, iż należy znacznie więcej, niż dotychczas zajmować się sprawami gospodarczemi, gdyż to jest dziedzina, na której wszystkie warstwy społeczne i wszystkie narodowości mogą się we wspólnej pracy znaleść obok siebie.

2) Mówi się dużo od dłuższego czasu o sanacji stosunków na t. zw. Kresach. I w tej sprawie winniśmy podnieść głos i wykazać, iż same tylko zarządzenia administracyjne tu nie wystarczą, iż bez podniesienia ekonomicznego Kresów, a w szczególności Wołynia, sanacja nie wyda trwałych rezultatów. Myśl ta nie jest nowa. Odbyty w lutym roku ubiegłego, Zjazd Rolniczy postawił tę sprawę na naczelnem miejscu przez usta jednego z najwybitniejszych tutejszych obywateli.

Na pierwszem miejscu stoi konieczność podniesienia rolnictwa, bo bogactwa Wołynia leżą przedewszystkiem w urodzajnej glebie. Wołyń nie tylko winien z łatwością wyżywić ludność, której

na jednostce obszaru żyje dwa razy mniej, niż w zachodniej Małopolsce, ale stać się spichrzem płodów rolnych dla innych dzielnic i zagranicy. A więc rozwój sieci dróg komunikacyjnych kołowych, żelaznych i wodnych, meljoracje rolne, osuszenie błot w dolinach rzek, celem zdobycia dla kultury rolnej setek tysięcy hektarów obecnych nieużytków, wreszcie ukończenie odbudowy, zniszczonych osiedli i rozbudowa miast, oto zadania na najbliższą przyszłość, które bezwarunkowo muszą być spełnione, o ile uzdrowienie stosunków kresowych ma się rzeczywiście udać.

Pod tym względem jest pewien zwrot na lepsze. W Sejmie ma być uchwalony projekt posła Romockiego o dodatkowych kredytach na budowę nowych dróg bitych, przyczem na Wołyniu miałoby się wybudować w tym roku 50 km. szos—będzie o tem mówił w swym referacie p. Dr. Malisz—jest pewne ożywienie w sprawie odbudowy, mają być udzielone kredyty na budowę całego szeregu gmachów państwowych, wreszcie Sejm ma uchwalić znaczną kwotę na meljoracje rolne.

Nasz zjazd ma na celu sprawy te poprzeć przez uchwalenie odpowiednich rezolucji.

3) Mamy również pewne kwestje czysto fachowe i organizacyjne do omówienia, a dotyczą one głównie budowy i zarządu drogami kołowemi tudzież wprowadzenia postępu w dziedzinie budownictwa lądowego, które koniecznie musi być zmodernizowane, o ile z obecnej mizerji mieszkaniowej mamy kiedyś wyjść.

4) Wreszcie jeden jeszcze cel ma nasz Zjazd, który nazwałbym naszem zadaniem inżynierskiem wewnętrznem. Aby te, wyżej wyłuszczone, zamierzenia, aby ta gospodarcza odbudowa i ten techniczny postęp stał się rzeczywistością, nie dość jest mieć środki finansowe — wiele już pieniędzy zmarnowano bezużytecznie — nie wystarczą bogactwa przyrodzone naszego kraju, trzeba zmienić i dostosować do wymogów ducha czasu psychikę, czyli sposób myślenia społeczeństwa, a przedewszystkiem inżynierów i techników.

Bogactwa natury—to martwy kapitał, czynnikiem, który ten kapitał przetwarza w prawdziwe bogactwa, w rzeczy użytkowe, to twórcza myśl ludzka. Widzimy, że kraje, z natury skąpo uposażone, jak Szwecja, Szwajcarja, dzięki właśnie tej twórczej myśli ludzkiej rozwinęły u siebie dobrobyt i wysoką kulturę, inne znów, mimo wielkich bogactw naturalnych, tkwią nadal w nędzy i zacofaniu. A olbrzymi rozwój gospodarczy Ameryki Północnej, wszak to dzieło ostatnich kilkudziesięciu lat. Wiadomo, iż trzymiljonowe dziś miasto Chicago było jeszcze w r. 1830 maleńką osadą rybacką, liczącą 50 mieszkańców.

Przyszli ludzie, może nieraz pokłóceni z porządkiem społecznym w starym świecie, ale pełni twórczej energji, ludzie wolnej i nieskrępowanej żadnymi przesądami myśli i w przeciągu czasu jednego prawie pokolenia stworzyli ten olbrzymi postęp w dziedzinie komunikacji miast i przemysłu, który z zazdrością podziwia stara Europa.

Myśl ludzka jest największem i najważniejszem źródłem energji, jakkolwiek do dzisiaj nie umiemy jej wyrazić i zmierzyć w znanych jednostkach jak koń maszynowy lub kilowat-godzina.

To źródło energji musimy starannie w sobie kształcić, musimy wyrugować ze swego umysłu płaczliwą sentymentalność, zapatrzoną osobliwie w przeszłość, musimy pozbyć się zbyt rozwielmożnionego, niestety także wśród techników, zamiłowania do biurokratyzmu i formalistyki, musimy mieć odwagę bezpośredniego czynu, słowem musimy się zamerykanizować i stać się ludźmi teraźniejszości.

„Nie bój się przyszłości i nie czcij bałwochwalczo przeszłości“, powiedział w swej książce Henryk Ford, nie tylko najbogatszy podobno obecnie człowiek na świecie, ale także jeden z najbardziej twórczych praktycznie umysłów i organizatorów.

Jedną z najbardziej charakterystycznych cech nowoczesnego twórczego technika, to łatwość chwytania w lot i przyswajania sobie wszelkich nowych zdobyczy na polu nauki i postępu technicznego, oraz przystosowanie tychże do praktyki. „Kto tak zaskrzepł, iż nie może się zmienić, już nie żyje, jego pogrzeb jest tylko drobnym szczegółem“ powiedział tenże sam Ford. „Il n'ya que les sots, qui ne changent jamais“ mówi francuskie przysłowie, tylko głupcy trwają uporczywie przy starych formach, bo im się zdaje, iż to jest stałość przekonań, a to właśnie jest lenistwo umysłu.

W Ameryce i w ogóle w krajach wysoko rozwiniętych jest zjawiskiem powszechnem harmonijne połączenie pracy wytężonej z radością życia codziennego, myśli poważnej z humorem zdrowym; u nas brak wesołości, napuszona powaga i zamiłowanie do pustego frazesu.

Czas najwyższy wytężyć wszystkie siły do realnego czynu; naokoło nas wre gwałtowna praca, trwałe znaczenie i wpływy zdobędzie tylko takie państwo, które w postępie gospodarczym przynajmniej dotrzymuje kroku z innemi.

Nie możemy ani chwili nadal trwać w dzisiejszem zaniedbaniu, nie możemy nadal narażać się na gorzki wyrzut, uczyniony nam ongi przez poetę:

„Ludy się kędyś prą falą mętną,
Mocą ich wzbiera dziejowe tętno,
Trzeszczą w posadach maszty przegniłe,
To tylko żyje, co żyć ma siłę!
A Wam tymczasem młynek na strudze
Obraca plony swoje i cudze...“

Mamy nadzieję, iż to zebranie bodaj w małej części przyczyni się do zrealizowania zadań, któreśmy sobie postawili i że zatem Zjazd nasz będzie mógł być zaliczony do Zjazdów pożytecznych.

Sanacja i rozbudowa dróg kołowych na Wołyniu.

Inż. Dr. Eugenjusz Malisz.

Ważną jest sprawa drogowa na Wołyniu. Niestety stan dróg jest powodem nieustannych skarg. Każdy, kto tych dróg zmuszonym jest używać lub ma z niemi do czynienia, wie nadto dobrze,

jak uzasadnionemi są te skargi. Droga z Łucka przez Kiwerce do Kołek, cała wymoszczona gnijącymi dylami, z Lubomla do Chełma, wyglądająca jak skóra, z grzechotnika ściągnięta, z Łucka przez Włodzimierz do Uściługa, na której, słabo obciążone, wozy suną długim szeregiem, żółwim tempem, tonąc po osie w piasku lub błocie, to obrazy smutnego stanu sprawy drogowej na Wołyniu. Stan ten Szanowni Panowie znają. Nie nawiele się przyda roztaczanie dalej tego smutnego obrazu. Bardziej celowem będzie wskazanie przyczyn tego złego stanu dróg, które prowadzą do naprawy.

Na terenie Województwa Wołyńskiego mamy w okrągłych cyfrach 4.435 km. dróg, których sieć jest ustaloną. Drogi te, jak w całem Państwie, dzielą się na państwowe, za takie przez Sejm uznane, które łączą ważniejsze centra Województwa pomiędzy sobą i ze stolicą Państwa. Dróg państwowych mamy na terenie naszego Województwa 1.365 km, z których 650 km posiada twardą nawierzchnię, a reszta należy do dróg gruntowych. Drogi Wojewódzkie mają szczególne ekonomiczno—komunikacyjne znaczenie dla Województwa i poszczególnych powiatów. Sieć ich powinna była być ustaloną -według brzmienia ustawy drogowej—uchwałą Wojewódzkiego Związku Samorządowego. Ponieważ jednak na kreowanie takiego Związku na długo jeszcze się nie zanosi, ustaliło tę sieć Ministerstwo Robót Publicznych, z urzędu swego powołane do kierowania ogólną polityką drogową, na podstawie wniosku Okr. Dyr. Rob. Publ. Dróg wojewódzkich mamy 1157 km, z czego zaledwie 85 km. bitych, a resztę gruntowych. Drogi powiatowe mają znaczenie ekonomiczno—komunikacyjne dla powiatów. Sieć ich miała być oznaczoną przez samorządy powiatowe w terminie do 15 stycznia 1922 r. Ponieważ jednak miejscowe Związki do tego terminu nie powzięły żadnych uchwał w tej mierze, więc znów Okr. Dyrekcja Rob. Publ. ustaliła tę sieć i rozesłała ją związkom do zaopinjowania. Sprawa jeszcze się toczy, i korespondencja trwa. Prowizoryczna ta sieć obejmuje 1913 km, z czego zaledwie 13 km. dróg bitych, a resztę gruntowych. Gdy do tego dodamy jeszcze zupełnie nieustaloną sieć dróg gminnych w rozciągłości conajmniej 2.000 km, to otrzymamy razem około 6.500 km. dróg. Obszar Województwa Wołyńskiego obejmuje 30.150 km. kw. Na jeden km. kw. przypada przeto okrągło 215 m. b. drogi, co wcale nie jest tak mało i równa się analogicznej cyfrze, przypadającej na Małopolskę. Cóż z tego, kiedy dróg bitych mamy zaledwie 25 m. b. na km. kw. a drogi gruntowe nasze są w takim stanie, że w rzadkich porach roku są do użycia.

Ogólna polityka drogowa, zarząd dróg państwowych, zwierzchni nadzór nad stanem istniejących i budową nowych dróg publicznych wszystkich kategorji, oraz nad gospodarką drogową pod względem technicznym i administracyjnym, należy do Ministerstwa Robót Publicznych. Nadzór administracyjny na drogach samorządowych wykonuje to Ministerstwo w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Czynności te spełnia Ministerstwo Robót Publicznych na terenie naszego Województwa przez Wołyńską Okr. Dyrekcję Robót Publicznych. Gospodarkę na drogach państwowych i drogach samorządowych, administrowanych przez Państwo, prowadzi Dyrekcja we własnym zakresie działania na podstawie istniejących ustaw, szczególniej dekretu z dnia 7. lutego 1919 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o zarządzie drogami kołowemi, ustawy z 10. grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych i okólnika Ministra Robót Publicznych z dnia 27 grudnia 1921 r., wyjaśniającego i ustalającego zasady administracji drogowej przy stosowaniu wspomnianej ustawy drogowej.

Czynnikami wykonawczymi Okr. Dyrekcji Rob. Publ. są w poszczególnych okręgach Państwowe Zarządy Drogowe. Tych mamy siedem na terenie Województwa: w Łucku dla powiatów Łuckiego i Horochowskiego, Dubnie, Kowlu, Krzemieńcu, Lubomlu i Włodzimierzu dla powiatów tej samej nazwy i w Równem dla powiatów Rówieńskiego, Kostopolskiego i Zdołbunowskiego. Okręgi Państw. Zarządów Drogowych podzielone są na rejony drogomistrzowskie, w których polecenia kierowników spełniają fachowi drogomistrze i dróżnicy. Administrację tę można krytykować, nazwać ją lepszą lub gorszą, ma ona w każdym razie tę cechę, że jest jednolitą i posiada wszystkie placówki obsadzone jednostkami fachowemi, stojącemi na wysokości zadania i świadomemi pracy, którą spełnić należy.

Organizacja jednolitego zarządu wszystkiemi drogami samorządowemi w obrębie Województwa, w granicach wspomnianych ustaw i rozporządzenia wykonawczego, powinna należeć do Wojewódzkiego Związku Samorządowego. Według brzmienia rozporządzenia wykonawczego może być ten Związek zastąpionym przez Wojewódzki Związek Drogowy. Taki Związek Drogowy może powstać z inicjatywy powiatowych samorządów na zasadzie art. 4 dekretu o tymczasowej ordynacji powiatowej dla obszarów byłego zaboru rosyjskiego. W ręku tego Związku Samorządowego albo Związku Drogowego powinna spoczywać polityka i zarząd dróg wojewódzkich. Związek ten powinien także mieć ostatnie słowo co do dróg powiatowych i gminnych. Aparatem techniczno—wykonawczym takiego Związku może być według brzmienia rozporządzenia wykonawczego obecnie istniejący aparat państwowy—Okr. Dyrekcja Robót Publicznych i jej oddziały po powiatach. Kierowanie gospodarką dróg powiatowych i gminnych pozostawionem jest Powiatowym Związkom Samorządowym, względnie Radom gminnym pod opieką Związków Powiatowych.

W naszem Województwie nie posiadamy dotychczas ani Wojewódzkiego Związku Samorządowego ani Związku Drogowego. Czynniki te zastępuje Wydział Samorządowy w Urzędzie Wojewódzkim. Ten, przeciążony innemi sprawami, dla sprawy drogowej niewiele zdradza interesu. Sprawa dróg samorządowych własnym ciężarem spoczęła na barkach Samorządów powiatowych, które w tej ciężkiej pracy czasem wzywają pomocy i rady Okr. Dyrekcji Rob. Publ., częściej jej unikają. Co do organizacji gospodarki drogowej, to dwa powiaty Krzemieniecki i Dubieński skoordynowały swą pracę z pracą Państw. Zarządów Drogowych. W tych powiatach inżynier drogowy państwowy jest w jednej osobie zarazem i inżynierem drogowym powiatowym. Widzimy, że właśnie w tych

powiatach sprawa drogowa najpomyślniej się rozwija. Powiaty Rówieński, Kowelski i Włodzimierski mają własne Powiatowe Zarządy Drogowe, czasem lepiej, czasem gorzej obsadzone. Te powiaty zajmują się przeważnie budową mostów drewnianych i brukowaniem gorszych kawałków dróg, ale o zaprowadzeniu celowej gospodarki drogowej na szerszą skalę trudno tam mówić. W innych powiatach sprawa drogowa śpi.

Z tego, co dotychczas przedstawiłem, wynika' że gospodarka drogowa w naszem Województwie nie jest z racjonalnego punktu chwyconą. W tem tkwi jedno bodaj najważniejsze niedomaganie całej sprawy. Oprócz tego, jak na każdym innem polu, i tu odbija się przedewszystkiem brak środków finansowych. Państwo nasze, dla celów politycznych uzyskania znaczniejszej pożyczki zagranicznej, która stać się ma podstawą gospodarczego rozkwitu kraju, musi z żelazną konsekwencją dążyć do zamkniętego bilansu. Przed tym postulatem w tej chwili muszą ustąpić wszystkie inne, choćby najracjonalniejsze postulaty i nawet tak ważne sprawy, jak drogowa. Dla tego zamkniętego bilansu strącono z budżetu wszystkie kredyty inwestycyjne, przyczem poświęcono i kredyty nadzwyczajne, przeznaczone na sanację i rozbudowę dróg. Po otrzymaniu pożyczki zagranicznej będzie Rząd miał bardziej rozwiązane ręce co do kredytów inwestycyjnych. Wtedy i sprawa drogowa może się spodziewać, że środki, dla niej niezbędne, będą jej przyznane.

Samorządy powiatowe naogół uznają ważność gospodarczą sprawy rozbudowy dróg. Dowodem tego, że powiaty lwią część swoich dochodów przeznaczają na ten cel. Środki przez Samorządy powiatowe przeznaczane na cel rozbudowy dróg nie są takie małe. Powiaty jednak znajdują się w tem położeniu, że, czerpiąc swe środki finansowe z podatków, otrzymują je zwykle późną jesienią lub w zimie, podczas gdy droga właśnie w lecie i na wiosnę największych wymaga wkładów. Stan wobec tego jest takim, że powiaty, gdy czas najlepszy do pracy, walczą z biedą, nie mają nawet środków na wypłatę poborów urzędnikom, a w zimie nie wiedzą co z pieniędzmi robić.

Trzecim powodem fatalnego stanu naszych dróg jest zła metoda pracy. Mamy w Województwie, jak na początku wspomniałem, 4.435 km. ustalonych dróg, z tego zaledwie 750 bitych, a resztę gruntowych. Otóż zakorzeniło się i ustaliło u nas przekonanie, że drogi bite trzeba utrzymywać, a gruntowe najlepiej samym sobie pozostawić. Są jednak inne nawet bardzo rozległe kraje, gdzie obszerna sieć dróg gruntowych służy do dyspozycji wielkiemu ruchowi, przeważnie samochodowemu. Tym krajem jest Ameryka. Drogi gruntowe tam są w doskonałym stanie. Okr. Dyrekcja Rob. Publ. ma zamiar w tym roku przygotować utrzymanie dróg gruntowych amerykańskim systemem, a w roku przyszłym na szeroką skalę ten system na naszych drogach gruntowych zastosować. System ten polega na tem, że z gruntu rodzimego i odpowiedniej domieszki piasku formuje się i wzmacnia zapomocą odpowiednich maszyn drogowych i walców nawierzchnię drogi w ten sposób, by wytrzymała ona nawet ciężki ruch samochodowy i nie rozpadała się w porze jesiennych deszczów. Miejmy najdzieję, że system ten w naszym Województwie się uda, a próba, zrobiona przez Dyrekcję Rob. Publ., znajdzie licznych naśladowców w powiatach. Wtedy stan naszych dróg gruntowych poprawi się odrazu.

Chcąc wkroczyć na drogę sanacji sprawy drogowej w naszym Województwie, musimy mieć przedewszystkiem dwie rzeczy na oku. Zdobycie odpowiednich środków finansowych i kredytów pożyczkowych, tudzież zaprowadzenie jednolitej, celowej, w szczegółach obmyślanej gospodarki drogowej.

Co do sprawy finansowej, to obecnie toczą się w Komisji budżetowej Sejmu narady nad wniesieniem do tegorocznego budżetu nadzwyczajnego dodatkowego kredytu na cele drogowe. Zjazd nasz odda sprawie drogowej usługę, jeżeli w tej chwili poprze swą rezolucją usiłowania posłów, zajmujących się tą sprawą. Gdy uzyska się przyznanie takiego kredytu, to otworzy się natychmiast pole do rozbudowy dróg państwowych i chwyci odrazu pod ramiona samorządy powiatowe, bo z kredytów tych znaczna część będzie mogła być przeznaczoną na zasiłki dla powiatów na cele drogowe. Ważną jest też sprawa pożyczek dla powiatów na cele drogowe na poczet ich dochodów płynących z podatków. Do udzielania takich pożyczek byłby powołanym Bank Gospodarstwa Krajowego lub Banki Komunalne. To jest sprawa, która powinna być załatwioną przez Wojewódzki Związek Samorządowy. Ponieważ my takiego Związku nie mamy, musimy się zwrócić do Okr. Dyrekcji Rob. Publ., by wzięła tę sprawę w swe ręce.

Samo zdobycie środków finansowych nie wystarczy. Trzeba dążyć do poprawy administracji drogowej. W tym celu trzeba stworzyć jednolitą gospodarkę wszystkiemi drogami państwowemi, wojewódzkiemi, powiatowemi, ewentualnie i gminnemi na terenie Województwa. To da odrazu oszczędności, które z korzyścią będą mogły być obrócone na inne cele drogowe, co przyczyni się do poprawienia jakości zaangażowanego personelu, umożliwi stworzenie mniejszych rejonów drogomistrzowskich i odda pod opiekę fachową znaczne przestrzenie dróg, które były jej dotychczas zupełnie pozbawione.

Kończąc moje wywody, przedkładam Szanownym Panom do uchwały następującą rezolucję Pierwszego Zjazdu Inżynierów i Techników Województwa Wołyńskiego w sprawie sanacji i rozbudowy dróg kołowych na Wołyniu:

„Sanacja i rozbudowa dróg kołowych jest ze względów gospodarczych i strategicznych dla Województwa Wołyńskiego sprawą pierwszorzędnego znaczenia.

Przyczyny, dla których sanacja ta i rozbudowa dotychczas rozwija się w zbyt powolnem tempie, upatruje Zjazd z jednej strony w braku potrzebnych środków finansowych, z drugiej w niedomaganiach administracji drogowej.

Ze względu na szczupłe fundusze miejscowych samorządów uważa Zjazd, że akcja tylko w razie wydatnej pomocy ze strony Rządu może się

raźnie i pomyślnie rozwinąć. Z tego względu przywiązuje Zjazd szczególne znaczenie do wniesionego przez Pana Posła Romockiego, referenta budżetu Ministerstwa Robót Publicznych w Komisji budżetowej Wysokiego Sejmu, w tejże Komisji wniosku przyznania dodatkowego, nadzwyczajnego kredytu w budżecie na rok bieżący na rozbudowę dróg i zwraca się do tego Pana Posła i Pana Prezesa Komisji budżetowej Sejmowej z gorącą prośbą o wyjednanie u kompetentnych Władz Centralnych wstawienia do budżetu państwowego na rok bieżący dodatkowego, nadzwyczajnego kredytu w kwocie co najmniej trzech miljonów złotych na cele sanacji dróg państwowych i samorządowych na Wołyniu.

Aby umożliwić Samorządom powiatowym lepsze wyzyskanie środków finansowych, płynących z podatków, uważa Zjazd za konieczne, udzielanie tym Samorządom pożyczek na cele drogowe na poczet ich dochodów. Do udzielania takich pożyczek powołanym byłby Bank Gospodarstwa Krajowego i Banki Komunalne. W braku Wojewódzkiego Związku Samorządowego zwraca się Zjazd do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, jako do czynnika, mającego pieczę nad drogami samorząwemi na względzie, z prośbą o interwencję w tej ważnej dla Samorządów sprawie.

Usunięcie niedomagań administracji drogowej wymagaześrodkowania zarządu wszystkiemi drogami kołowemi, państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi w jednych ręku, co umożliwi znaczną redukcję personelu technicznego. a temsamem da sposobność do podwyższenia jakości tego personelu.

Takie zjednoczenie akcji zmniejszy znacznie wydatki administracyjne drogowe, skutkiem czego da możność poszczególnym powiatom zaopatrywania się w maszyny drogowe, a prócz tego przyczyni się do lepszego i ekonomiczniejszego wyzyskania maszyn drogowych i wkońcu uprzystępni stworzenie większej, silniejszej i lepszej, jak obecna. gospodarki na szerszą skalę.

Wychodząc z tego założenia, uważa Zjazd za konieczne połączenie, istniejących w poszczególnych powiatach, Państwowych Zarządów Drogowych z Oddziałami Drogowymi Samorządowymi w jednolite Powiatowe Zarządy Drogowe, które zarządzałyby drogami państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi na terenie powiatów na warunkach, określonych przez Wołyński Urząd Wojewódzki, Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych w porozumieniu z samorządami Powiatowymi, a zatwierdzonych przez Ministerstwo Robót Publicznych.

Nie mogę skończyć tego mego pierwszego przemówienia na ziemi Wołyńskiej, by nie położyć Panu Wojewodzie i Wam Szanowni Panowie na sercu sprawy drogowej, która tutaj, na tej tak wybitnie rolniczej ziemi, wielką gra rolę. Dokumentem w tej mierze niech będą słowa, wypowiedziane przez Pana Prezydenta Ministrów, Władysława Grabskiego na posiedzeniu Komisji budżetowej Sejmu w dniu 19 stycznia b. r.

Zdaje mi się, że lepszej meljoracji dla rolnictwa, niż drogi, jak świat światem, nikt nie wymyślił, od setek lat społeczeństwa europejskie starały się właśnie o drogi, jako o meljorację dla rolnictwa. Wszystkie wydatki, czynione na drogi, są wydatkami par excellence dla rolnictwa.

Budownictwo miejskie w Województwie Wołyńskim

w okresie 1923-1924 roku.

Inżynier P. Baranowski.

Jednem z największych zagadnień społecznych naszego życia powojennego do dziś jeszcze w całej pełni pozostaje sprawa mieszkaniowa.

Głód mieszkaniowy, który w wielu miastach i miasteczkach naszego kraju przybrał rozmiary wprost klęski, jest tak po wojnie zjawiskiem powszechnem i dającem się dotkliwie odczuwać, że Wołyńskie Stowarzyszenie Techniczne, jako zrzeszenie jednostek, które z zawodu swego w rozwiązaniu zagadnienia rozbudowy winno odegrać przodującą rolę, zwołując swój pierwszy zjazd, na tem zagadnieniu pragnie zatrzymać jaknajbaczniejszą uwagę Sz. Panów.

W tym celu Zarząd naszego Stowarzyszenia polecił mi opracować referat o rozbudowie miast i wogóle o inwestycjach miejskich, dokonanych w ciągu ostatnich dwóch lat—1923/1924. Są to lata, kiedy życie nasze po całym szeregu wstrząśnień, po okresie zgoła fałszywego niepokoju i nieuzasadnionych pesymistycznych przewidywań z niezdrowej atmosfery nabytych w czasie wojny, nałogów, zaczyna nareszcie biedz spokojnym nurtem wytężonej pokojowej pracy.

Głód mieszkaniowy jest zjawiskiem tak skomplikowanem, jak samo życie; przyczyny jego tkwią w dziedzinie nietylko materjalnej, ale i etyki społecznej. Wszechstronne oświetlenie ich mogłoby dać nadzwyczaj ciekawy traktat z zakresu socjologji, ale to nie może być zadaniem naszego Zjazdu, który jako Zjazd Techniczny ma obowiązek i możność ujęcia sprawy w pierwszym rzędzie ze strony technicznej,

Jaknajbardziej streszczając się wobec ograniczonego czasu, który został mi udzielony dla referatu, postaram się dać odpowiedź na następujące pytania;

1) Jak postępuje budowa na terenie naszego Województwa, a mianowicie jak się przedstawia statystyka ruchu budowlanego w ubiegłym okresie dwóch ostatnich lat;

2) W jakich warunkach odbywa się u nas odbudowa;

3) Charakter i rodzaje budowli, które znajdują na naszym terenie największe zastosowanie i wreszcie

4) Musimy zastanowić się nad zagadnieniem, w jaki sposób winien być ustalony przy naszym klimacie, przyzwyczajeniach i kulturalnym poziomie—najodpowiedniejszy rodzaj mieszkalnych budynków.

Aby dać możliwie dokładny obraz dokonanych robót w dziedzinie rozbudowy miast, Zarząd naszego Stowarzyszenia opracował i rozesłał do wszystkich magistratów Województwa specjalny kwestjonarjusz, wypełnienie którego nie powinno byłoby stanowić żadnych trudności.

Wyniki ankiety w tej chwili będę miał zaszczyt Sz. Panom zakomunikować, na wstępie jednak jestem zmuszony zaznaczyć, że te dane statystyczne pod dwoma względami nie mogą nas zadowolnić; po pierwsze nie wyczerpują sprawy gruntownie i nie dają obrazu całkowitego dla całego Województwa, ponieważ magistraty miast: Włodzimierza, Dubna, Krzemieńca, Horochowa i Kostopola odpowiedzi na kwestjonarjusze nie nadesłały, a po drugie wobec braku statystyki ogólnej ilosci, istniejących w poszczególnych miastach, budowli, procentowego stosunku ilości nowych budowli do ogólnej ilości nie posiadamy.

Wyrażając w tym miejscu w imieniu naszego Stowarzyszenia gorące podziękowanie panom Prezydentom i Burmistrzom miast, którzy z całą gotowością poparli nasze usiłowania i zechcieli udzielić nam odpowiedzi na nasz kwestjonarjusz, wierzymy, że miasta które odpowiedzi nie nadesłały, uczyniły to nie z braku zrozumienia powagi rzeczy, a tylko w braku odpowiedniego materjalu statystycznego i aparatu technicznego.

Wyniki ankiety przedstawione są w następujących tablicach:

I. Budowle w okresie 1922 - 1924 r. ukończone.

Nr. porządkowy	WYSZCZEGÓLNIENIE MIAST.	Nowe budowle				Nadbudowy i przybudowy.				Przebudowy i gruntowny remont			
		Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb mieszkalnych	Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb mieszkalnych	Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb mieszkalnych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Łuck . . .	46	24	—	256	2	3	1	20	10	4	6	95
2	Równe . . .	27	17	—	104	1	1	—	3	15	9	1	52
3	Kowel . . .	25	4	—	—	5		—	—	4	—	6	—
4	Dubno . . .												
5	Włodzimierz-Wołyński . .												
6	Ostróg . . .	28	7	—	30	14	2	2	16	54	18	—	57
7	Horochów . .												
8	Krzemieniec .												
9	Zdołbunów . .	21	6	—	84	1	3	—	—	—	—	—	—
10	Rożyszcze . .	58	83	2	238	14	—	—	35	9	—	—	23
11	Korzec . . .	1	7	—	—	—	—	—	—	29	4	—	—
12	Kostopol . .												
13	Luboml . . .	16	5	2	41	11	—	—	3	6	4	—	16

II. Budowle rozpoczęte, ale nie ukończone.

Nr. porządkowy	WYSZCZEGÓLNIENIE MIAST	Budowle nowe				Nadbudowy i przybudowy				Przebudowy i gruntowny remont			
		Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb mieszkalnych	Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb Mieszkalnych	Mieszkalne	Handlowe i przemysłowe	Publiczne	Ilość izb mieszkalnych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Łuck . . .	32	4	1	158	7	1		7	2	—	—	23
2	Równe . . .	114	8	—	—	1	—		—	25	9	—	66
3	Kowel . . .	19	1	1	—	—			—	4	—	—	—
4	Dubno . . .												
5	Włodzimierz-Wołyński .												
6	Ostróg . . .	2	1	—	3								
7	Horochów . .												
8	Krzemieniec ,												
9	Zdołbunów . .												
10	Rożyszcze . .	52		1	165	3			8				
11	Korzec . . .												
12	Kostopol . .												
13	Luboml . . .	5	3	—	18					3	2		8

III. Charakter nowych budowli.

Nr. porządkowy	WYSZCZEGÓLNIENIE ROBÓT	Murowane z cegły	Drewniane	Murowane z pustaków	Inne rodzaje budowli	Budowle monumentalne	Budowle wielo mieszkaniowe	Budowle jedno mieszkaniowe.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Łuck . .	28	79	—	—	1	28	30
2	Równe .	60	104	—	1	—	82	69
3	Kowel .	3	37	1	—	—	4	36
4	Dubno .							
5	Włodzimierz-Woł.							
6	Ostróg .	2	33	—	—	—	5	30
7	Horochów .							
8	Krzemieniec .							
9	Zdołbunów .	4	17	—	—	—	—	21
10	Rożyszcze	19	174	3	—	—	2	108
11	Korzec .	—	8	—	—	—		1
12	Kostopol.							
13	Luboml .	4	27	—	—	—	15	4

IV. Bruki i mosty.

Nr. porządkowy	WYSZCZEGÓLNIENIE MIAST	Nowe bruki				Koszt 1 mtr²				Mosty		
		Z kamienia łamanego	Z kostki kamiennej	Z tłucznia	Przebrukowano	Bruk z kamienia łamanego	Bruk z kostki kamiennej	Zwirówka	Przebrukowanie	Drewniane	Zelbetowe	Z rur betonowych
		mtr²	mtr²	mtr²	mtr²	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	m. b.	m. b.	m. b.
1	Łuck . . .	4493	—	—	7065	7-30	—	—	3-00	14	18	—
2	Równe . . .	4323	68	—	8143	5 10	10-32	—	3-90	—	—	—
3	Kowel . . .	6900	—	1520	4500	7-20 x)	—	6-50 x)	3-10 *)	6	40	8
4	Dubno . . .											
5	Włodzimierz-Wołyński . .											
6	Ostróg . . .	4586	—		313	2-24	—	—	1-25	—	—	
7	Horochów . .											
8	Krzemieniec .											
9	Zdołbunów. . .	3755	—	—	—	10-29	—	—	—	—	—	
10	Rożyszcze . .	—	—		—	—	—	—	—	30	—	
11	Korzec . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Kostopol . .											
13	Luboml . . .											

Uwaga *): bez robót ziemnych.

W jakich warunkach rozbudowa miast odbywa się, na jakie trudności napotyka?

Co do jednej najważniejszej przyczyny, hamującej ruch budowlany odpowiedzi wszystkich miast są zgodne: przyczyną tą jest brak długoterminowego kredytu. Kiedy bowiem dawniej przed wojną każdy właściciel nieruchomości z łatwością i na dogodnych warunkach kredyt taki mógł uzyskać, obecnie, jak to powszechnie wiadomo, możliwość taka niemal wcale nie istnieje.

Obok braku i drożyzny kapitału, niektóre miasta podkreślają brak i drożyznę materjałów budowlanych i robocizny. W naszem województwie, posiadającem jeszcze dużo lasów, nie może być braku materjałów leśnych, natomiast szereg miejscowości cegłę muszą sprowadzać zdaleka, ponieważ własnych cegielni nie posiadają, albo istniejące cegielnie, nawet racjonalnie zbudowane, jak n. p. w Łucku, nie są w stanie w pewnych okresach zabezpieczyć popytu na cegłę, co ogromnie utrudnia budowę domów murowanych i wytwarza drożyznę.

Jeszcze większy brak odczuwa się tego rodzaju zakładów przemysłowych, jak wapienniki, dachówczarnie, fabryki kafli, betoniarnie i t. p. Wytwórnie tych materjałów prawie wcale na naszym terenie nie istnieją i materjały te trzeba sprowadzać zdaleka.

W szeregu przyczyn, ujemnie wpływających na rozbudowę, należy podkreślić brak zastosowanej do nowoczesnych warunków życia Ustawy Budowlanej. Posiadająca u nas obecnie moc prawną, stara ustawa

rosyjska, prócz dobrze nam technikom znanych usterek i sprzeczności zawiera przepisy mogące w zastosowaniu dosłownem, ruch budowlany znakomicie tamować, natomiast z drugiej strony nie daje zarządom miast należytych uprawnień i rygorów, dających możność szybko i skutecznie reagować na wszelkie przekroczenia przy budowie w obronie interesu publicznego.

Niemniej dotkliwie daje się odczuwać brak miejskich planów regulacyjnych, co w wielu wypadkach uniemożliwia racjonalne rozwiązanie zabudowania poszczególnych dzielnic miasta, stwarza ogólny chaos i służy za podstawę do nadużyć.

Łącznie z tem, opierając swój sąd w części na wynikach naszej ankiety, a jeszcze bardziej na wiadomościach, które nasz zarząd posiada z innych źródeł, zmuszeni jesteśmy z wielkim niepokojem stwierdzić zjawisko, które nadzwyczaj ujemnie może wpłynąć na racjonalność rozbudowy miast. Jest tu mowa o organizacji Wydziałów Technicznych w Magistratach Wołynia.

Zaangażowanie inżyniera, lub nawet technika ze średnim wykształceniem dla sprawowania nadzoru technicznego w mieście, dotychczas niektóre magistraty uważają za wydatek zbyt obciążający budżet, a nawet wprost zbędny, co więcej krępujący, bo taki pan zaraz zacznie zawracać głowę rozmaitymi wymysłami w rodzaju regulacji ulic, poszerzenia chodników, racjonalnie zbudowanych kominów lub jeszcze jakąś estetyką i stylem. W każdym magistracie przecież jest taki wytrawny sekretarz, czy referent, który na sprawach budowlanych zjadł swoje zęby, znajdzie się również w mieście taki przysięgły, niemal akredytowany przy magistracie, wykonawca projektów i wszystko w porządku, formalności załatwione. A wyniki takiego stanu rzeczy? Możnaby proszę Państwa z powodzeniem stworzyć nowy humorystyczny rodzaj czasopisma technicznego, w którym odtworzone projekty, powstałe w takiej atmosferze, podarowałyby nam niejedną chwilkę wesołą. Ale wręcz niewesołe rzeczy powstają wskutek tego dla rozbudowy miast i na tę stronę Zjazd nasz powinien zwrócić uwagę sfer miarodajnych.

Nie możemy wreszcie nie podkreślić jeszcze jednej przyczyny, która w sposób ujemny wpływa na jakość budowli—jest to niski stan kulturalny większości mieszkańców naszego kraju, którzy w imię hasła źle zrozumianej oszczędności nie chcą uwzględnić przy budowie elementarnych wymagań techniki i hygjeny, nawet własnych wygód, nie mówiąc już o wymaganiach, zmierzających do zabudowania miasta w sposób estetyczny i zabezpieczający interes publiczny.

Na jedno pytanie naszej ankiety odpowiedzi były najzupełniej jednomyślne, a mianowicie, że wpływ Ustawy o ochronie lokatorów na odbudowę był ujemny. W tym krótkim określeniu zawiera się właściwie cała tragedja budowlana, tragedja, ostatnie akta której jeszcze się przed nami rozgrywają.

Ustawa ta, która została uchwalona w interesie szerokich warstw ludności miejskiej, zbyt głęboko sięga w splot interesów społecznych, aby należało o niej wydawać sąd jedynie z punktu budownictwa. Niemam więc zamiaru w referacie o charakterze technicznym tego czynić, ale że wpływ jej na sprawę, która jest tematem tego referatu, był straszliwie ujemny, o tem milczeć trudno, to jest dla wszystkich widoczne i tego uzasadniać nawet nie potrzeba. Przechodząc następnie do pytania jakie rodzaje budowli i z jakich materjałów powstają w obecnym okresie na naszym terenie, należy zaznaczyć, że ankieta w dwóch kierunkach daje odpowiedź bardzo wyraźną—budują się przeważnie domy niewielkie, parterowe, jedno—lub dwu mieszkaniowe, a następnie w ogromnej większości budują się domy drewniane. Mowa tu naturalnie o budowlach prywatnych; zjawisko to najogólniej można wytłomaczyć w ten sposób, że w naszych warunkach każdy buduje tylko dla siebie, zmusza go do tego tylko konieczność zabezpieczenia sobie przedewszystkiem znośnego mieszkania, natomiast lokacie kapitałów w budowę domów, tak zwanych dochodowych, warunki obecnie zupełnie nie sprzyjają, nadmiaru kapitałów bowiem niema, ani przeżyte doświadczenia, w rodzaju Ustawy o ochronie lokatorów, do tego nie zachęcają.

Nędza mieszkaniowa idzie w parze z nędzą gotówkową, więc każdy obywatel, który obecnie poweźmie śmiały zamiar budować dom, myśli przedewszystkiem, jakby najbardziej ograniczyć swoje wymagania co do wymiarów domu, usuwa na obok wszelkie porywanie się w kierunku estetyki i przedewszystkiem szuka jaknajtańszego materjału.

Takim materjałem w naszym kraju jest naturalnie przedewszystkiem drzewo, a ceny rynkowe przemawiają do kieszeni właściciela nieruchomości w sposób bardzo przekonywający. Dosyć przytoczyć następujące ceny na rynku łuckim, aby zrozumieć dlaczego w ostatnich miesiącach zimowych, wśród najmniej zamożnych właścicieli placów powstał wielki pęd do budowania drewnianych domów i domeczków.

Cena 1 mtr^3 dębu, u chłopów, którzy w większej ilości obecnie dostarczają drzewo budulcowe, na rynku spada do 35 – 40 zł. z dostawą na miejsce budowy, sosnowe drzewo, brusy i deski można mieć po 20 i mniej złotych za 1m^3. Obliczenie kosztu materjału drzewnego na dom, składający się z 5—6 pokoi wypada wobec tego na jakieś 600—700 zł. Natomiast cena cegły wzrosła do 70—80 zł. za tysiąc, co wymaga dla domu o takiej samej kubaturze, wydatku tylko na cegłę prawie czterokrotnie większego. Kalkulacja robocizny wypada dla domów murowanych również bardzo niepomyślnie, albowiem ciesielską robotę przy budowie drewnianych zrębów prowadzić można w zimie, kiedy robotnik jest znacznie tańszy, niż w sezonie budowlanym, kiedy ceny na murarzy podnoszą się w sposób niepomiernie wysoki.

Wyniki są takie proszę Sz. P. P, że budujemy miasta przeważnie drewniane, najczęściej z lichego materjału, o charakterze prawie wiejskim, bez żadnych aspiracji w kierunku większych wygód i piękniejszego wykonania. Wydziały Techniczne Samorządów Miejskich w tych warunkach stoją bezradnie, płynąc za falą życia i ratując tylko gdzie można linję i szerokość ulic i chodników, oraz wymagania bezpieczeństwa pożarowego.

Wydanie przez magistraty przepisów obostrzających, powiększanie ilości dzielnic t. z. murowanych byłoby w tych warunkach nędzy mieszkaniowej bezwzględnie szkodliwem, co zresztą dawno już uznało Ministerstwo Robót Publicznych, które specjalnym okólnikiem poleciło nie czynić przeszkód do budowli drewnianych domów.

Jednakowoż proszę Sz. Panów nie należy zapominać, że obecnie żyjemy w warunkach, kiedy konjunktury ekonomiczne zmieniają się bardzo szybko i stabilizacja stosunków postępuje coraz więcej i wi-

doczniej naprzód. Trzeba być wielkim i powiedziałbym szkodliwym pesymistą, aby nie oczekiwać już w bliskim czasie powrotu stosunków normalnych, także w zakresie budownictwa miejskiego. Samorządy miejskie wobec tego winny bacznie śledzić bieg rzeczy i przy pierwszych oznakach polepszenia się sytuacji rozpocząć energiczną działalność w kierunku usunięcia wszystkich ujemnych stron w dziedzinie rozbudowy.

Na to Zjazd nasz powinien zwrócić jak największą uwagę władz samorządowych. My, technicy, najdotkliwiej odczuwamy tę chorobę obniżenia się technicznego poziomu budownictwa, najwyraźniej widzimy fatalne jego skutki dla rozwoju naszych miast kresowych i, głęboko czując naszą odpowiedzialność za to przed pokoleniami, które nas zastąpią, poczuwamy się do prawa i mamy obowiązek podnieść nasz głos w tej sprawie.

Ale obowiązkiem naszym zawsze pozostaje — i tu przechodzimy do ostatniego punktu — szukanie dróg wyjścia z trudnej sytuacji, aby ułatwić i możliwie przyspieszyć ten proces powrotu normalnych warunków rozbudowy. Mało bowiem warte są jaknajgłośniejsze nawoływania do podniesienia poziomu budownictwa, do budowania zamiast chałup, will i pięknych dworków, jeżeli szerokie masy nie zdołamy przekonać, że takie budownictwo nie pociąga już tak wielkiego zwiększenia kosztów, które wprost uniemożliwia wszelkie dążenia w tym kierunku. I tu pp. architekci, jak również i technicy innych specjalności związanych z budownictwem, mają piękne i bardzo wdzięczne zadanie wytężyć swoje siły i fachową wiedzę w kierunku stworzenia takich nowych typów, ulepszeń, udogodnień, zastosowania w dziedzinie budownictwa jaknajprostszych konstrukcji, któreby dawały możność budować wille i piękne dworki takim samym kosztem, jak i teraźniejsze chałupy. Każdemu z nas wiadomo, że to nie są rzeczy tak znów nadzwyczajne, każda drobnostka, każdy szczegół, ale dobrze przemyślany i celowo skonstruowany będzie stanowić wielki krok naprzód. Wymaga to czasu i pracy, więc dużym ułatwieniem byłoby wyszukanie funduszu na ogłoszenie konkursów w tym zakresie. Fundusze takie bardzo mało obciążyłyby budżety miast, a mogłyby dać wprost nieobliczalne korzyści. Konkurs naprzykład na opracowanie typowego mieszczańskiego domu o niewielkiej ilości ubikacji, z celowem i jaknajtańszęm rozwiązaniem wszystkich szczegółów, z całkowitym kosztorysem i analizą robocizny mógłby dać wyniki, które przekonałyby nie jednego obywatela zamierzającego budować się, a przy wykonaniu wychowałyby nam kadry wykwalifikowanych na dobrych wzorach robotników, których obecnie tak bardzo brakuje.

Odmienny i znacznie więcej pocieszający obraz daje budownictwo państwowe i samorządowe. Nie zważając na ciężkie warunki finansowe i rozmaite kryzysy, widać tu rzetelny wysiłek i mocną wolę gospodarza, który pragnie dźwignąć z ruiny swoją ojcowiznę i czyni to z rozmachem, z wielkim nakładem pracy i środków, w sposób zapewniający swoim dziełom długotrwałość, jak mu to zresztą nakazuje wielka tradycja przodków.

Restaurują się i odbudowują zniszczone w czasie wojny większe budowle, jak naprz. w Łucku gmach podominikański, gmach Izby Skarbowej, Okręgowej Komendy Policji Państwowej, koszary wojskowe, kolej buduje piękny stylowy mieszkalny dom przy dworcu kolejowym, rozpoczęta budowa monumentalnego gmachu Szkoły Handlowej i Bursy, którą na własną rękę prowadzi Polska Macierz Szkolna, wreszcie w roku 1924 kosztem państwa powstaje kilkanaście domów kolonji urzędniczej, jako zaczątek szeroko pomyślanej nowoczesnej dzielnicy miasta, o charakterze budowli wybitnie swojskim, budowanych solidnie, wygodnie, po europejsku.

W Kowlu również zapoczątkowano, acz w mniejszym zakresie, budowanie domów urzędniczych, wykańczają się budynki monopolu tytoniowego, a jeden z nich dzięki światłej inicjatywie Dyrektora Robót Publicznych, inż. Pruchnika, buduje się z pustaków cementowych, które, zdaniem mojem, mają wielką przyszłość w budownictwie miejskim, należy tylko przełamać zwykłą w takich wypadkach biernosć ogółu.

W roku ubiegłym została wreszcie zdecydowana budowa w Łucku gmachu Polskiego Banku, dla którego przy pośrednictwie Magistratu został już zakupiony plac przy ul. Bernardyńskiej.

Nie mam zamiaru szczegółowo wyliczać tu wszystkie budowle, które kosztem Państwa na terenie naszego Województwa obecnie się wznoszą, ale i to, co wymieniłem, wskazuje że hasło gospodarczej sanacji Kresów nie pozostaje pustym dźwiękiem.

W budownictwie samorządowem rok 1924 należy bezsprzecznie do przełomowych. W atmosferze powojennego zniszczenia, pod ciężarem wszelkich braków i niewygód życiowych w społeczeństwie wytworzył się mocny prąd do odbudowy. Trzeba było tylko silnej i zdecydowanej woli jednostek, aby myśli i projekty pchnąć na tory czynu. I takie jednostki znalazły się, co jest dowodem siły i żywotności naszego organizmu narodowego. Przeglądając inwestycje miejskie, w pierwszym rzędzie dokonane przez Magistrat m. Łucka, należy uwzględnić szczupłość środków, jakiemi w myśl istniejących uprawnień finansowych i sytuacji gospodarczej samorządy miejskie obecnie rozporządzają. Trzeba również wiedzieć, że chociaż opinja szerokich kół społeczeństwa inwestycji domagała się i je popierała, to klasa posiadająca tych, co mieli na to środków dostarczyć, dołożyła wszelkich starań, by oporem czynnym i biernym przeszkodzić, lub przynajmniej zmniejszyć zakres dokonywanych prac.

W takiej atmosferze i warunkach Magistrat Łucki w ciągu ubiegłego roku nadbudował i gruntownie odrestaurował własny gmach w zamku Lubarta, do którego, została z wynajętego budynku, przeniesiona szkoła powszechna im. Jachowicza, w wieży Lubarta, na dwóch kondygnacjach zbudował pomieszczenie dla strażaków, zbudował dwie hale targowe, jedną na placu własnym, drugą na wydzierżawionym, gruntownie odbudował wydzierżawiony dom przy ul. Jagiellońskiej Nr. 84, teraz Dom Stowarzyszeń Polskich, w którym obecnie odbywa się nasz Zjazd i pierwszy Zjazd wogóle w tym Domu dźwignięty został wreszcie do życia pierwszy na Wołyniu Teatr Polski im. Juljusza Słowackiego, niestety w cudzym, wynajętym budynku i prócz tego szereg drobnych inwestycji z dziedziny sanitarji, naprzykład laboratorjum chemiczne, cztery studnie wiercone, dwa ustępy publiczne i t. p.

O inwestycjach w zakresie komunikacji miejskiej wspomnę osobno.

Magistrat m. Kowla buduje halę targową na 40 sklepów, estradę dla muzyki, kiosk, restauruje gruntownie pięć szkół powszechnych i jeden żłobek miejski, a następnie rozpoczyna budowle o szerszym za-

kresie, jak nowa remiza dla straży ogniowej z zabudowaniami gospodarczemi i wreszcie rzeźnia miejska.

Niestety kwestjonarjusze nadesłane z innych miast nie uwidoczniają inwestycji miejskich, ale skądinąd dochodzą wiadomości, że impuls został nadany, pomysły twórcze rodzą się wszędzie i zaczynają przybierać kształty dokonanych czynów.

Ale potrzeba tu jednego. Miasta wobec mocno naciśniętej śruby podatkowej Skarbu Państwa znalazły się w trudnej sytuacji finansowej. Co więcej z góry idzie rozkaz, który krótko brzmi: „żadnych inwestycji". Podatnik miejski, który w przeważającej większości bardzo porządnie się ubiera i bawi i ma zdrową cerę dobrze odżywiającego się człowieka, twierdzi, że jest już w przededniu całkowitej zguby. W takiej atmosferze doskonale czują się ludzie bierni, słabej woli, mają bowiem moc usprawiedliwień, na swoją bierność i bezczynność. Więc aby nie gnuśnieć, a żyć i tworzyć, potrzeba nam ludzi śmiałych, ludzi czynu, o silnej zdecydowanej woli, bo tylko wola ludzka jest twórczynią postępu, ludzi, którzyby potrafili z tak trudnej sytuacji znaleść wyjście i wszystkie przeszkody pokonać.

Pozostaje mi jeszcze zatrzymać pokrótce uwagę Zjazdu na inwestycjach w zakresie komunkacji miejskiej.

Miasteczka i miasta Wołynia toną w błocie. W Wojewódzkiem mieście Łucku naprzykład, istnieją jeszcze całe dzielnice, gęsto zaludnione i od wieków istniające, prawie zupełnie niezabrukowane. Z ulicy Karaimskiej, naprzykład, która w roku ubiegłym częściowo została zabrukowana, trzeba było wywieść kilkaset wozów cuchącego błotska, w którym wieki całe gromadziły wszelkie śmiecie i brudy ludzkie.

Takich kloak posiada każde nasze miasto jeszcze poddostatkiem, wobec czego sprawa zabrukowania musi być uznana jako piewszorzędne zagadnienie i najważniejszy obowiązek samorządów miejskich. Również ważną sprawą jest reperacja, a właściwie całkowite przebrukowanie istniejących bruków, które za czas wielkiej wojny i chaosu powojennego doszły do stanu, czasami wprost uniemożliwiającego komunikację.

Nie wymieniając liczb dla każdego z poszczególnych miast. możemy podać, na podstawie otrzymanych odpowiedzi, że pięć miast, a mianowicie: Łuck, Równe, Kowel, Ostrog i Zdołbunów w omawianym okresie ułożyło nowych bruków z kamienia łamanego 24068 m^2, kostki kamiennej 68 m^2 i tłucznia 1520 m^2, razem 25656 m^2.

Przebrukowano w tym czasie w czterech z wymienionych miast (Łuck, Równe, Kowel i Ostróg) 20021 m^2.

Licząc średnio za 1 m^2 nowego bruku po 7 zł. i przebrukowania po 3 zł. 10 gr., otrzymamy, że wysiłek finansowy wskazanych pięciu Magistratów na roboty brukarskie wyniósł przeszło 240000 zł.

Ponieważ na zapytanie, umieszczone w końcu kwestjonarjusza, jaka za ubiegły okres była ogólna suma wydatków i jaka została wydana na inwestycje miejskie, Magistraty miast przeważnie nie dały odpowiedzi, uważając to wydocznie za tajemnicę stanu, przeto niemożliwem staje się uwidocznienie tego, jak wielki był to wysiłek, ale bądź co bądź widać w tym kierunku bardzo poważne dążenie i jasno wytkniętą linię.

Natomiast w sprawie zastosowania ulepszonych typów bruków nie widać żadnego postępu. Nic zresztą dziwnego. wymaga to bowiem zbyt wielkich kosztów, za biedni jeszcze jesteśmy na to.

Odbudowa zniszczonych mostów w obrębie miast za okres 1923—1924 r. wogóle nie wykazuje zbytniego napięcia. ale poszczególne miasta, jak Łuck i Kowel dokonują w tej dziedzinie prac pierwszorzędnych.

W Łucku bowiem w roku 1924 Magistrat wybudował żelaznobetonowy most przez rzekę Głuszec, tylko w drobnych szczegółach jeszcze nie wykończony, most coprawda nieduży, jednoprzęsowy, światło 6 m., ale dla miasta mający nadzwyczaj ważne znaczenie pod względem komunikacyjnym i estetycznym.

Magistrat Łucka w tymże ubiegłym roku zbudował przez Głuszec most drewniany, który służył jako objazdowy w czasie budowy mostu żelbetowego, a który w przyszłości odegra rolę bardzo poważnego środka komunikacji po urzeczywistnieniu budowy nowej arterji miejskiej dla połączenia tak zwanej wyspy z dworcem kolejowym.

W roku ubiegłym również Dyrekcja Robót Publicznych, przy współudziale finansowym Magistratu, zbudowała dwa mosty przez rzekę Styr i odnogę jego na miejsce mostu spalonego w czasie wojny.

Mosty te mają niezmiernie ważne znaczenie dla przedmieścia Krasnego, jak i dla mieszkańców całego miasta. Mosty te coprawda mają tylko 4,25 mtr. szerokości, ale są bardzo solidnie i porządnie zbudowane.

W Kowlu pod zarządem Dyrekcji Robót Publicznych rozpoczęto w roku ubiegłym budowę mostu żelbetowego przez Turję, dwuprzęsłowego, dług. 40 mtr.

Roboty wykonane w pomienionych dwuch miastach koło budowy mostów w roku 1924, mają dla nich, jak Sz. Panowie widzą znaczenie wprost epokowe.

Tyle mieliśmy do powiedzienia w sprawie rozwoju budownictwa w naszem Województwie. Nam, kresowym technikom, sprawa ta leży bardzo na sercu i Zjazd postulaty swoje, oparte na doświadczeniu i kompetencji, wypowie. Ale ogół społeczeństwa kresowego o jednem niech nie wątpi, że wszystkie nasze siły gotowi jesteśmy poświęcić tej sprawie, uczynimy, co będzie w naszej mocy, aby dźwignąć miasta kresowe z upadku i wznieść je na poziom kultury zachodnio-europejskiej.

Pod skrzydłami Orła Białego aby się to stało jak najprędzej.

GOSPODARKA SAMORZĄDÓW ODNOŚNIE DO SPRAW DROGOWYCH i BUDOWLANYCH.

Inż. Franciszek Szczygieł

Komunikację można zaliczyć do najpopularniejszych działów gospodarki Sejmików. Swiadczy o tem fakt, że sprawy drogowe traktują Sejmiki naogół z wielkim zainteresowaniem i zrozumieniem czego realnym rezultatem jest wysoki zwyczajnie budżet drogowy, sięgający nieraz do 50% i wyżej całkowitego budżetu komunalnego.

Byłoby rzeczą przedwczesną dziś już osądzić pracę Samorządów, a to z tego powodu, że Sejmiki Kresowe są jeszcze młode i działalność ich

trwa zaledwie dwa lata. Nie trzeba przytem zapominać, w jakich warunkach walutowych praca Sejmików się rozpoczęła i że te warunki nie pozostały bez ujemnego wpływu na efekt pracy. Z powyższych powodów ograniczam się do luźnych tylko spostrzeżeń i uwag nad gospodarką Samorządów Powiatowych.

Rok 1923, na początek którego wypada okres organizacji Samorządów, zastaje walutę jeszcze wciąż w stanie płynnym. Jeśli ten stan rzeczy odczuwały dotkliwie instytucje starsze, to dla tworzących się dopiero Samorządów, nie mających za sobą żadnego doświadczenia ani tradycji, był on zabójczy. Nietylko nie dozwolił on na wytknięcie pewnego programu opartego na twardej walucie, ale i demoralizował, młode ciała Samorządowe, do których trzeba było zwracać się po kilkakroć o dodatkowe kredyty na jedne i te same roboty. Wiadomą jest rzeczą, jak przykre dla płatnika jest częste sięganie do jego kieszeni, chociażby po drobne tylko sumy; wiadome też są nam utyskiwania ludności z tego powodu. Dlatego też zrozumiemy, że reprezentanci powiatu, nie chcąc stracić popularności i narażać się swoim wyborcom, zaczęli w miarę konieczności uchwalania coraz to nowych dodatkowych budżetów, wysuwać sprawę rewizji pierwotnych programów tak, że w rezultacie pozostały tylko strzępy z tego, co zamierzano zrobić z początkiem roku. Pierwszy więc rok próby dał wyniki realne niewielkie, a moralnie raczej ujemne, bo ostudził zapał do zakreślania zbyt szerokich programów i wzbudził nieufność do poczynań Samorządów tej części społeczeństwa, która nie zdawała sobie sprawy z trudności, jakie Samorządy miały do pokonania.

Rok 1924 przyniósł pewne zmiany sytuacji. Budżety oparto na frankach szwajcarskich, a wprowadzenie złotego usunęło ostatecznie groźbę dalszego spadku waluty.

Powstała jednak nowa trudność w gospodarce Sejmików. Wynikła ona z powodu terminów ściągania podatków.

Jak wiadomo, za wyjątkiem drobnych kwot (np. opłaty od spirytusu i od patentów) większe sumy wpływają do Kas Komunalnych w dwu terminach: na wiosnę i wjesieni, a to w ten sposób, że w obu tych terminach ściąga się, teoretycznie rzecz biorąc, po połowie opłat, należących się Sejmikowi. Wynika z tego, że przez 9 miesięcy musi Samorząd pokrywać swoje wydatki ze składki wiosennej, a więc ze sumy wynoszącej zaledwie od $1/3$ do połowy budżetu. W praktyce wygląda to tak, że roboty raz się podejmuje, to znowu przerywa. Urzędnikom nie wypłaca się poborów po kilka miesięcy z rzędu, robotnicy, albo porzucają pracę, albo wyczekują na zarobek po kilka tygodni. Wywołuje to słuszne sarkania z powodu ciągnących się w nieskończoność robót. Samorządy tracą kredyt i zaufanie dostawców i robotników, a personel techniczny traci czas i energję na wysłuchiwanie żalów wierzycieli i na wyszukiwanie sposobów prowadzenia lub dokończenia na kredyt robót, niecierpiących zwłoki.

W takich warunkach, o ile miałyby one trwać nadal nie można nawet myśleć o racjonalnem wykonaniu budżetów drogowych. W porze bowiem odpowiedniej dla robót pieniędzy niema, natomiast, późną jesienią niema co z niemi robić. Jest to mojem zdaniem — jedna z najsłabszych stron dotychczasowej gospodarki samorządowej wogóle i jaknajszybsze usunięcie jej winno być pierwszym obowiązkiem tych czynników, którym dobro Samorządów leży na sercu. Winna być stworzona możność zaciągania w okresie robót krótkoterminowych pożyczek i to w takiej wysokości, jaka jest Samorządowi do prowadzenia robót faktycznie potrzebna, a nie w wysokości jakiegoś ułamka sumy, o którą Sejmik zwraca się czy to do Banku Komunalnego czy do Rządu.

I jeśli przedstawiony przed chwilą stan rzeczy nie da się usunąć z powodu trwającej jeszcze akcji sanacyjnej Państwa i ogólnego braku gotówki, to kto wie czy nie lepiej byłoby ograniczyć na razie gospodarkę samorządową tylko do rzeczy najniezbędniejszych, a inwestycje i roboty poważniejsze pozostawić do lepszych czasów. Wówczas fundusze będą użyte tylko do celu, do jakiego zostały z góry przeznaczone, płatnicy będą widzieli realne korzyści z wypłaconych podatków i nabiorą zaufania do zamierzeń Sejmikowych. Dzisiejsze położenie jest tylko źródłem ataków na Samorząd Powiatowy i źródłem niezadowolenia tych wszystkich, którzy chcieliby widzieć gospodarkę Samorządów taką, jaką ona być powinna.

Rozpatrując sprawę administracji drogowej Sejmików — zauważa się dwojakiego rodzaju organizację organów technicznych samorządowych.

Większa część powiatów stworzyła własne zarządy drogowe pod nazwą w niektórych powiatach Referatów drogowych. Natomiast dwa powiaty Województwa (Dubno i Krzemieniec) mają Zarządy drogowe, zespolone z organów technicznych samorządowych i państwowych. Koszta tego personelu i administracji wogóle ponosi częściowo Państwo częściowo zaś Samorząd i wypadają one mimo dodatków płaconych przez Sejmiki kierownikom i zastępcom P. Z. D. taniej z tego powodu, że ilość osób, zajętych w zespolonym w ten sposób Urzędzie, jest taka jaką się przewiduje w państwowym, czy samorządowym zarządzie drogowym. Wspomniany Urząd sprawuje obowiązki na drogach państwowych jako P. Z. D., na drogach samorządowych — jako Referat Drogowy Sejmiku, wzgl. Powiatowy Zarząd Drogowy. Organizacja powyższa jest wzorowaną na stosunkach w b. Kongresówce, a obok mniejszych kosztów utrzymania, jakich wymaga, ma i tę zaletę, że, tworząc jedyny urząd drogowy w powiecie, nie dopuszcza żadnych wątpliwości odnośnie do kompetencji, co dla stron interesowanych przedstawia poważne udogodnienie.

Ujemną do pewnego stopnia stroną tej organizacji jest jednak zbyt wielka ilośc władz przełożonych Zarządu Drogowego, co nieraz stawia kierownika w dość trudne położenie. Pozatem zmiana personelu wymaga zgody obu stron, a więc władzy państwowej i samorządowej, co nie zawsze daje się z łatwością uzyskać. Są to jednak drobne — mojem zdaniem usterki, które dadzą się bez większych trudności usunąć. Jaką formę ostateczną przybiorą powiatowe urzędy drogowe—to sprawa dziś jeszcze otwarta i załatwioną będzie niezawodnie dopiero po powstaniu samorządu wojewódzkiego. Skład personelu drogowego w rozmaitych powiatach województwa wołyńskiego nie

wiele się różni. Kierownikiem jest zwyczajnie inżynier, lub technik w VII lub VIII stopniu służbowym. Zastępcą jest z reguły technik w stopniach rozmaitych od VII do X. Pozatem jest jeden kancelista, w niektórych powiatach kreślarz, pewna ilość drogomistrzów, zależnie od obszaru powiatu i długości, oraz jakości dróg, technicy do budowy dróg, o ile w powiecie prowadzi się budowę, pozatem maszyniści lub szoferzy, jeśli są maszyny drogowe, magazynier, lub stróż magazynowy i stróże mostowi. Dróżników, za wyjątkiem jednego powiatu, Samorządy nie utrzymują, co zresztą tłómaczy się brakiem dróg bitych.

Personel drogowy samorządowy otrzymuje dodatki do poborów, zależnie od uchwał Sejmików, w tej sprawie, od 20—50 procent. Wyjątek stanowią pracownicy sezonowi przyjmowani według, umowy.

W związku z istniejącem stanowiskiem zastępców kierowników zarządów drogowych chciałbym zwrócić uwagę na pewną sprawę, która dziś jeszcze może nie jest zbyt aktualną, ale nią będzie w najbliższej przyszłości. Chodzi mianowicie o praktykę młodych inżynierów, kandydatów na kierowników zarządów drogowych. Dziś obsadza się stanowiska inżynierów drogowych inżynierami, którzy nabyli doświadczenia w służbie u państw zaborczych. Niejednokrotnie obejmują te stanowiska i inżynierowie lub technicy pokrewnych działów techniki, zmuszeni podczas wojny pracować przy budowie i naprawie dróg, przez co posiedli wystarczającą praktykę. Jednak trzeba się liczyć z tem, że rezerwoar, z którego dziś się korzysta, z czasem się wyczerpie, a wówczas trzeba będzie sięgnąć z konieczności po młodych absolwentów techniki, albo inżynierów innej gałęzi techniki, nie mających praktycznego przygotowania. Uważam, że w czasach normalnych nie należy do tej ewentualności dopuszczać, lecz zapobiedz jej na czas przez obsadzanie stanowisk zastępców kierowników zarządów drogowych szczególnie we większych powiatach młodymi inżynierami. Jest to dla nabycia praktyki stanowisko najodpowiedniejsze, bo kandydat styka się bezpośrednio z wykonaniem różnorodnych zadań technicznych i zapoznaje się z administracją. Dla kierownika zaś taki zastępca byłby nieocenioną pomocą, z uwagi na posiadane przygotowanie teoretyczne, potrzebne ustawicznie, czy to przy projektowaniu mostów i dróg, czy też przy wykonaniu pomiarów.

O ile zastępcami kierowników są technicy mający pewne, chociaż bardzo różnorodne wykształcenie średnie i praktykę, o tyle sprawa z kwalifikacjami drogomistrzów przedstawia się o wiele gorzej. Można tu spotkać ludzi rozmaitych zawodów, wpędzonych przez wojnę na obcy im teren komunikacji. Tego rodzaju drogomistrzów widzi się nie tylko w służbie samorządowej, ale także i w Państwowych Zarządach Drogowych. Już sam fakt, że drogomistrze otrzymują stopnie służbowe w szerokich granicach, bo od X do XIII stopnia, świadczy o różnorakich ich kwalifikacjach. Jest to rzecz nienormalna, ale też i niezbyt szkodliwa, ponieważ Kierownik Zarządu Drogowego ma zawsze możność częstej kontroli wykonanych robót i wyrobienia sobie po pewnym czasie pożytecznego nieraz pracownika. W każdym razie stan ten można uważać za przejściowy do czasu, kiedy szkoły średnie drogowe dostarczą dostatecznej ilości absolwentów i kiedy kwestja mieszkaniowa nie będzie odgrywała tak wybitnej, jak dziś, roli przy obsadzaniu stanowisk urzędniczych. Wówczas dzisiejsi przygodni drogomistrze czy technicy drogowi, odpłyną do właściwych sobie zajęć, a miejsca ich zajmą ludzie do tego powołani.

Zanim to jednak nastąpi — mogłyby odpowiednie kursa oddać sprawie dokształcenia empiryków, drogomistrzów czy techników — poważne usługi. Kursa takie mogłoby stworzyć Wołyńskie Stowarzyszenie Techników, dając lokal i angażując siły fachowo-naukowe. Obowiązkiem Sejmików natomiast byłoby sfinansowanie całej akcji.

Kwestja związana ściśle ze służbą drogomistrzów, t. j. kwestja ich środków lokomocji, nie jest, o ile mi wiadomo, nigdzie na kresach ostatecznie rozwiązana. Drogomistrze odbywają podróże albo podwodami albo t. zw. pocztą, o ile taka istnieje w powiecie. Pierwszy sposób jest dla sprawności służby wprost szkodliwy. Jako przykład wspomnę, że drogomistrz odbywał w czasie największych robót w lecie przez trzy dni podróż na przestrzeni 45 klm., bo podczas żniw nie mógł nigdzie dostać podwody. Jeśli się zważy, że zamówione podwody, jeśli wogóle przybywają, to nigdy na czas, że ze stratą czasu drogomistrzów łączą się nieraz straty materjalne wskutek tego, że, najęci do pewnych robót, robotnicy czekają bezczynnie na dalsze zarządzenia drogomistrza, że w okresie robót jeden drogomistrz musi równocześnie nadzorować po kilka robót w odległych od siebie, miejscach, a więc musi mieć stale do dyspozycji niezawodny środek szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, że wreszcie w powiatach naszych niema dróg bitych, a natomiast są wielkie przestrzenie do pokonania, dojdzie się do przekonania że sprawa lokomocji jest piekącą i wymagającą jaknajrychlejszego załatwienia.

Uważam, że sprawa pojazdów dla drogomistrzów jest sprawą, którą winien załatwiać pracodawca. Tak, jak urzędnik kancelaryjny niema obowiązku troszczyć się o to, czem i na czem ma pisać, tak samo i drogomistrz nie powinien czasu tracić na szukaniu i wyczekiwaniu podwody. Zresztą trudno dziś żądać od drogomistrzów, ludzi z reguły niezamożnych, aby sobie kupowali konie i do tego po parę, bo na wołyńskich drogach jeden koń nie uciągnie. Samorządy winny tą sprawą się zająć i nabyć pojazdy i konie jeśli już nie do wyłącznej dyspozycji drogomistrzów, to przynajmniej dla stworzenia poczty z której drogomistrze mogliby korzystać, jeśli ich praca ma być szybką i skuteczną. Wobec tego, że z poczty korzystaliby także urzędnicy państwowi, byłaby wskazana i pomoc rządu przy tworzeniu takich poczt.

Pomijam innych funkcjonarjuszy drogowych jak kanceliści, kreślarze i t. p., którzy z czysto techniczną służbą pozostają tylko w pośredniej styczności.

Przy sposobności omawiania administracji drogowej nie od rzeczy będzie wspomnieć też o komisjach drogowych. Są to, jak wiadomo, ciała stworzone przez Sejmiki, dla szczegółowego rozpatrywania ważniejszych spraw drogowych i opinjowania tych spraw pod względem fachowym. Idea

najzupełniej słuszna, bo stwarza gwarancję, że przez wejrzenie w daną sprawę większej liczby osób i do tego kompetentnych, sprawa ta znajdzie oświetlenie wszechstronne i jaknajlepsze załatwienie. Głównem zadaniem komisji jest więc fachowa ocena danej sprawy i dlatego przepisy dozwoliły na wprowadzenie do Komisji osób nawet z poza Sejmiku. Lecz jak tę sprawę rozwiązano? Do jednej ze znanych mi komisji drogowych powołano czterech małorolnych, jednego byłego funkcjonarjusza koleji i jednego kupca, a więc ludzi którzy z fachową znajomością spraw drogowych nie mają nic wspólnego. Oczywiście że opinja fachowa ciała w takim składzie nie może mieć głębszego znaczenia. Dyskusja skupia się zwyczajnie około jakiejś drobnej pozycji budżetowej w dziale administracji drogowej, a w szczegóły programu robót nikt nie wnika. Mógłby ktoś zauważyć, że sprawę szczegółów należy zostawić Kierownikowi Zarządu, który najlepiej wie, jakie roboty są potrzebne. Otóż mojem zdaniem, jeśli staniemy na stanowisku Sejmiku, to dla niego będzie ważne nietylko to, ażeby kierownik nie wstawił do budżetu niepotrzebnych wydatków na administrację, ale także aby nie projektował kosztownych i niepotrzebnych robót tam, gdzie mogą wystarczyć roboty tańsze. Wypadków różnorakiego rozwiązania jednego i tego samego zagadnienia technicznego jest w praktyce dość i trzebaby człowieka nieomylnego, aby trafił zawsze na najodpowiedniejsze rozwiązanie w danych warunkach. Tak więc fachowa naprawdę komisja drogowa mogłaby oddać usługi i kierownikowi technicznemu jako ciało doradcze. I jeszcze jedno. Jeśli chodzi o wprowadzenie do budżetu rzeczy, której potrzeba i użyteczność nie budzi w techniku żadnej wątpliwości, a do której laik odnosi się z niedowierzaniem, lub jeśli chodzi o obronę jakiejś pozycji budżetowej koniecznej do utrzymania z punktu widzenia technicznego, to przy dzisiejszych składach komisji, kierownik jest skazany na swoje własne siły i poparcia fachowego znikąd niema. Zatem i w tym wypadku odpowiednia komisja drogowa mogłaby być dla kierownika zarządu drogowego bardzo pomocna.

Prawda, że nie w każdym powiecie znajdzie się dostateczna ilość inżynierów lub techników, z których możnaby stworzyć całą komisję, składającą się prócz przewodniczącego ze 6-ciu osób, ale w takim razie lepiej mieć ich chociaż tylu w komisji, wielu ich można zaprosić, niż żadnego. W powiatach zaś, gdzie wogóle niema odpowiednich ludzi, a są do rozstrzygnięcia sprawy większej wagi, należałoby mojem zdaniem zaprosić parę razy do roku płatnych ekspertów, co dałoby większą korzyść, niż omawiane komisje drogowe.

Przechodząc do robót konserwacyjnych drogowych, trzeba zaznaczyć, że dominują w nich naogół dwie pozycje: pierwsza i największa to remont i odbudowa mostów, druga to naprawa dróg gruntowych. Jest to charakterystyczne dla naszych stosunków komunikacyjnych. Oddziedziczyliśmy bowiem po Rosji znikomą długość dróg bitych, zaliczonych następnie ustawą Rzp. Polsk. do kategorji dróg państwowych. Samorządom pozostały prawie wyłącznie drogi gruntowe i gdzie niegdzie bruki silnie zniszczone podczas wojny. Z mostów zaś mamy jedynie drewniane, które rozpadają się wskutek długoletniego braku konserwacji, albo są tworem wojennym o charakterze tymczasowym, a konstrukcyjnie zlepkiem najróżnorodniejszych gatunków i wymiarów drzewa. Najpilniejszą więc dziś sprawą jest zmiana tych mostów na stałe i akcja Sejmików w tym kierunku jest widoczna, nie tylko w projektach na przyszłość, ale i w robotach wykonanych. Odbudowano bowiem dotąd lub zremontowano ponad 4000 mb. mostów. Co do dróg gruntowych, to dla zmniejszenia kosztów ich naprawy Sejmiki niektóre pomagają sobie szarwarkiem, co jednak koliduje z ustawą drogową.

Pozatem Sejmiki wykonały remonty bruków w zakresie jednakowoż nieznacznym.

W dziale budowy dróg należy stwierdzić pewne wysiłki Samorządu. Niektóre powiaty jak Krzemieniecki, Horochowski, Ostroski i Dubieński budowę dróg już rozpoczęły, niektóre zaś z pozostałych wstawiły budowę do programu na r. 1925. Prawda, że akcja ta naogół nie jest oparta na określonym zgóry, planie rozbudowy sieci drogowej Ma ona w większości wypadków charakter doraźnej poprawy komunikacji na pewnym odcinku. Znaną jest bowiem rzeczą, że każdy powiat ma swoją zmorę w postaci jakiegoś walącego się mostu, lub nieprzebytych bagien na ruchliwej drodze, czy też wreszcie braku przejazdu przez rzekę w jakimś ważnym punkcie. Nic więc dziwnego, że pierwsze większe inwestycyjne wydatki poszły, lub też są przeznaczone na usunięcie tych właśnie słabych punktów komunikacji. Przykładem mogą tu być między innemi rozpoczęte roboty około dróg dojazdowych do miasta w Dubnie, budowa drogi Ożenin—Ostrog, prowadzona urywanymi odcinkami przez bagna, zabrukowanie dojazdu kolejowego w Łanowcach, pow. Krzemienieckiego i inne. Nie brak jednak i rozpoczętych budowli, opartych na kilkuletnim programie budowy dróg. Ze znanych mi wyliczę budowę drogi Łuck—Tarnopol na odcinku z Krzemieńca przez Wiśniowiec do Zbaraża dług. 40 klm. i Krzemieniec — Bryków długości 30 klm. budowanych przez Sejmik Krzemieniecki: pierwsza z nich kosztem wspólnym z Państwem, druga własnym.

W województwie wołyńskiem wybudowano w ciągu ubiegłych dwóch lat 12—13 klm. dróg o nawierzchni twardej. Jest to cyfra niska, którą jednak usprawiedliwiają poza trudnościami natury finansowej wysokie sumy, potrzebne na konserwację dróg, a szczególnie na przebudowę wielkich mostów, których koszta idą nieraz w setki tysięcy złotych.

W programach robót na rok 1925 figuruje już budowa dróg w pięciu powiatach naszego województwa, a co podnieść należy, że niektóre powiaty jak Krzemieniecki i Łucki, nie czekając na inicjatywę władz państwowych, wstawiły do programu budowę dróg państwowych. Jest to objaw, który z całem uznaniem należy podkreślić, a to z tego powodu, że przyspiesza rozbudowę tej sieci drogowej, która nietylko dla powiatów, ale i dla Państwa ma znaczenie pierwszorzędne, ponadto inicjatywa Sejmików zmusza moralnie odnośne władze państwowe do udzielania Sejmikom wydatnej nieraz pomocy. Dość wspomnieć że na budowę drogi państwowej Krzemieniec—Wiśniowiec—Zbaraż, zainicjowanej przez Samorząd Krzemieniecki,

Państwo dostarczało przez dwa ubiegłe lata cały potrzebny materjał na drogę i na przepusty, a dziś zamierza objąć w całości budowę wspomnianej drogi i to w tempie znacznie szybszem, niż w dwu poprzednich latach.

Co do sposobów wykonywania robót drogowych, to stwierdzić należy, że dominuje sposób gospodarczy i za tym sposobem wypowiadają się też samorządy z warunkiem, jak najszerszego stosowania akordu. Nie ulega wątpliwości, że zasadniczo sposób gospodarczy jest tańszy, jednak utarło się przekonanie, że roboty, prowadzone przez urzędy nie wypadają taniej ze względu na wysokie koszta administracji. Takie zdania podnoszono nieraz na Sejmikach. Trudno było jednak w czasie dewaluacji marki dojść do jakichkolwiek przekonywających danych w tym kierunku. Doświadczenia z roku 1924 będą już pewną wskazówką. Znane mi tylko przybliżone wyniki gospodarki w powiecie Krzemienieckim, gdzie prowadzono roboty wyłącznie gospodarczym sposobem. Oto budowę dróg wykonano mniej więcej o 20% taniej od kosztorysu sporządzonego na podstawie „Urocznago położenja" i cen miejscowych. Posługiwano się tylko najętemi podwodami po cenach rynkowych.

Oczywiście, że sposób gospodarczy był nie w każdym wypadku jedynym, możliwym do zastosowania. Takie budowle, które wymagały wyjątkowych kwalifikacji personelu i robotników, lub gdzie potrzeba było specjalnych urządzeń i maszyn, albo wreszcie, jeśli do wykonania pewnej budowli potrzeba było specjalnych urządzeń i maszyn, albo wreszcie jeśli do wykonania pewnej budowli potrzeba było ze względu na jej odległe położenie tworzyć przy sposobie gospodarczym specjalny aparat — w takich wypadkach oddawano roboty w przedsiębiorstwo. Dotyczy to w szczególności większych mostów. Zaznaczyć jednak trzeba, że Samorządy zwróciły się do sposobu gospodarczego raczej z konieczności, niż z przekonania. Tradycja bowiem tu na kresach jest inna. Były rząd rosyjski i ziemstwa oddawały prawie z reguły w przedsiębiorstwo roboty nietylko większe, ale i drobne remonty. Że więc decydowano się na sposób gogospodarczy, to należy przypisać tej okoliczności, że w czasie chwiania się waluty wszelka umowa była połączona z ryzykiem pieniężnem i z groźbą uwikłania się w procesy sądowe. Przy sposobie gospodarczym natomiast unikało się tego, mając możność prowadzenia robót tak długo, na jak długo starczyły fundusze.

Należy jeszcze wspomnieć o używaniu przy transportach materjałów podwód przymusowych, które dopuszcza Ustawa z 10.XII 1920 r. Samorządy korzystają z tej Ustawy naogół niechętnie. Pomijając bowiem jej uciążliwość dla właścicieli koni, trzeba podkreślić i uciążliwość jej dla kierownictwa robót. Włościanin bowiem nie uznaje akordu przy spełnianiu powinności podwodowej, stąd też usiłuje wziąść zawsze ładunek możliwie najmniejszy, a uważa swój obowiązek za spełniony, jeżeli wogóle zjawił się na miejscu robót. Jeśli na skutek interwencji dozorcy weźmie na furę więcej materjału, to często go gdzieś po drodze wyrzuci. Jako przykład podam, że z naładowanych pewnego dnia w jednym z kamieniołomów Krzemienieckich na 200 podwód 70 m³ kamienia, dowieziono na miejsce tylko 50 m³. Jest to chyba odstraszające dla korzystania z usług przymusowych podwód. Jeśli się weźmie pod uwagę okoliczność, że podwody przybywają na miejsce robót w najrozmaitszych porach dnia — wówczas dojdzie się do przekonania, że trzeba byłoby trzymać w pogotowiu i opłacać całą falangę dozorców, aby należycie módz kontrolować dowóz. Że po takich transportach Zarządy Drogowe zasypują Starostwo skargami, nie potrzeba dodawać, wypada jednak zaznaczyć, że te skargi nie doprowadzą do wydatnej poprawy stosunków, a jedna z głównych przyczyn tkwi zdaje się w tem, że kary nie są doraźne. Referaty bowiem administracyjne Starostw są tak zawalone protokułami policyjnymi z racji przekraczania rozmaitych przepisów, że rozpatrują skargi nieraz dopiero po miesiącu, albo i później, a wtedy oskarżony niejednokrotnie nie przypomina sobie dobrze występku, za który go karzą.

Jak w takich warunkach ma kierownik zarządu dojść do porządku z materjałami, które przewozi się podwodami stójkowemi, to jest jedno z najważniejszych dla kierownictwa technicznego pytań? A następnie pytanie, czy gdyby przeliczyć na pieniądze czas zużyty przez podwody przymusowe do dowiezienia pewnej ilości materjałów, dodać do tego straty w materjale, opłatę nadliczbowych dozorców, zatrudnienie personelu w gminach i wreszcie dodatkowe zatrudnienie Zarządu Drogowego i Starostwa w związku z przekroczeniem Ustawy o podwodach, czy nie wyszłaby z tego suma, za którą można byłoby wynająć podwody z wolnej ręki?

Dlatego trudno nieusprawiedliwić, że ci, którzy najbliżej stykają się z wykonaniem Ustawy o środkach przewozowych i znają ujemne strony praktycznego jej wykonania, wolą z niej nie korzystać, a raczej zwracają się ku podwodom najętym z wolnej ręki, dającym gwarancję wykonania robót w terminie i pewność, że materjał znajdzie się w całości na miejscu przeznaczenia.

Na tem kończę ogólne uwagi o sprawach drogowych Samorządów, a przejdę do budownictwa.

O pracy Samorządów w tym dziale, nie wiele da się powiedzieć. Wykonano tylko mniejsze, lub większe roboty remontowe szpitali, schronisk i szkół. Większych budowli nie wzniesiono nigdzie, natomiast ograniczono się do drobnych budynków gospodarczych, budek dla stróży, kostnic i t. p.

Osobnych referatów budowlanych Sejmiki nie posiadają. Wyjątek pod tym względem stanowił do niedawna powiat Krzemieniecki, mający swego architekta. Dziś stanowisko to skasowane.

Nadzór budowlany sprawuje w powiatach personel Zarządu drogowego, albo też personel interesowanego danemi robotami działu Samorządu, przyczem personel techniczny wzywany jest zwyczajnie w charakterze rzeczoznawcy.

Jest niewątpliwem, że wykonane do tej pory roboty budowlane nie odpowiadają potrzebom Sejmików. Dziś bowiem szpitale, szkoły, biura i inne instytucje komunalne mieszczą się przeważnie w budynkach prywatnych, nie zawsze odpowiadających celowi. Mając jednak jakie takie załatwienie, sprawa pomieszczenia tych instytucji komunalnych staje się dla Sejmików mniej piekącą i tem

należy tłumaczyć fakt, że Sejmiki ograniczyły swoją działalność w zakresie budownictwa do remontów najkonieczniejszych i wznoszenia drobnych budynków.

Należy jednak przypuszczać że w przyszłości, gdy naglące potrzeby Samorządu zostaną we większej części zaspokojone, przyjdzie wówczas kolej i na budownictwo, które w budżetach zajmie należne mu miejsce.

Kończąc te luźne uwagi i spostrzeżenia, muszę ogólnie zaznaczyć, że bezczynności nie można zarzucić Samorządom w dziedzinie komunikacji kołowej. Przeciwnie, widoczne jest — jak dotąd rosnące zainteresowanie Sejmików tym działem gospodarki i dlatego można żywić uzasadnioną nadzieję, że po pokonaniu trudności natury finansowej praca Samorządów przyczyni się w znacznej mierze do sanacji stosunków komunikacyjnych na kresach.

REZOLUCJE

Pierwszego Zjazdu Inżynierów i Techników wojew. Wołyńskiego.

I. W sprawie gospodarczych zagadnień kresowych.

Zjazd stwierdza, iż jednym z najważniejszych czynników sanacji stosunków na Kresach, a w szczególności na Wołyniu jest podniesienie gospodarcze tej tak bogatej z natury, a dotychczas tak zaniedbanej dzielnicy Państwa. Da się to uskutecznić przez szeroko zakreślony i konsekwentnie przeprowadzony program rozwoju sieci dróg komunikacyjnych, żelaznych, kołowych i wodnych, ulepszenia rolne, rozbudowę miast i zaopatrzenie ich w niezbędne dla zdrowia i pracy mieszkańców urządzenia.

Tylko taki program i takie poczynania w ścisłym związku z celowemi zarządzeniami administracyjnemi spowodują rozwój rolnictwa, przemysłu i przyczynią się do podniesienia dobrobytu, zadowolenia miejscowej ludności, a tem samem do uśmierzenia fermentów szkodliwych dla Państwa.

Zjazd zwraca się z apelem do Sejmu i Rządu, by w większej, niż dotychczas mierze zwracał uwagę na gospodarczą stronę zagadnień kresowych.

II. W sprawie sanacji dróg kołowych na Wołyniu.

Sanacja i rozbudowa dróg kołowych jest ze względów gospodarczych i strategicznych dla Województwa Wołyńskiego sprawą pierwszorzędnego znaczenia.

Przyczyny, dla których sanacja ta i rozbudowa dotychczas rozwija się w zbyt powolnem tempie, upatruje Zjazd z jednej strony w braku potrzebnych środków finansowych, a z drugiej w niedomaganiu administracji drogowej.

Ze względu na szczupłe fundusze miejscowych samorządów, uważa Zjazd, że akcja tylko w razie wydatnej pomocy ze strony Rządu może się raźnie i pomyślnie rozwinąć. Z tego względu przywiązuje Zjazd szczególne znaczenie do wniesionego przez Pana Posła Romockiego, Referenta Budżetu Ministerstwa Robót Publicznych w Komisji budżetowej Wysokiego Sejmu, w tejże Komisji, wniosku przyznania dodatkowego nadzwyczajnego kredytu w budżecie na rok bieżący na rozbudowę dróg i zwraca się do tego Pana Posła i Pana Prezesa Komisji budżetowej sejmowej z gorącą prośbą o wyjednanie u kompetentnych władz centralnych wstawienia do budżetu państwowego na rok bieżący dodatkowego kredytu nadzwyczajnego w kwocie conajmniej 3,000.000 złotych na cele sanacji dróg państwowych i samorządowych na Wołyniu.

Aby umożliwić samorządom powiatowym lepsze wyzyskanie środków finansowych, płynących z podatków, uważa Zjazd za konieczne, udzielanie tym samorządom pożyczek na cele drogowe na poczet ich dochodów. Do udzielania takich pożyczek powołanym byłby Bank Gospodarstwa Krajowego. W braku Wojewódzkiego Związku Samorządowego zwraca się Zjazd do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, jako do czynnika, mającego pieczę nad drogami samorządowemi na względzie, z prośbą o interwencję w tej ważnej dla samorządów sprawie.

Usunięcie niedomagań administracji drogowej wymagaześrodkowania zarządu wszystkiemi drogami kołowemi, państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi w jednych ręku, co umożliwi znaczną redukcję personelu technicznego, a tem samem da sposobność do podwyższenia jakości tego personelu.

Takie zjednoczenie akcji zmniejszy znacznie wydatki administracyjne drogowe, skutkiem czego da możność poszczególnym powiatom zaopatrywania się w maszyny drogowe, a oprócz tego przyczyni się do lepszego i ekonomiczniejszego wyzyskania maszyn drogowych i wkońcu uprzystępni stworzenie większej, silniejszej i lepszej, jak obecna, gospodarki drogowej na szerszą skalę.

Wychodząc z tego założenia, uważa Zjazd za konieczne połączenie istniejących w poszczególnych powiatach państwowych Zarządów Drogowych z Oddziałami Drogowymi Samorządowymi w jednolite Powiatowe Zarządy Drogowe, które zarządzałyby drogami państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi na terenie powiatów na warunkach określonych przez Województwo Wołyńskie, Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych, w porozumieniu z Samorządami Powiatowymi, a zatwierdzonych przez Ministerstwo Robót Publicznych.

III. W sprawie rozbudowy miast.

1) Zjazd, stwierdzając niski stan budownictwa w miastach Wołynia, jako rezultat powojennego zniszczenia i zubożenia ludności, gorąco wzywa wszystkie siły techniczne, aby swoją pracę wytężoną, wiedzę i zdolności poświęciły w kierunku racjonalnej rozbudowy tych miast, opartej na zachodnio-europejskich wzorach.

2) Zjazd podkreśla, że, jak w innych dziedzinach życia społecznego, tak i w dziedzinie budownictwa przywrócenie normalnych warunków kredytowych jest naczelnym postulatem chwili bieżącej.

3) Zjazd apeluje do Rządu, aby położył kres chaosowi, jaki panuje w dziedzinie ustawodawstwa budowlanego, a to przez wydanie jednolitej Ustawy Budowlanej, opartej na doświadczeniu sił technicznych i odpowiadającej nowoczesnym warunkom.

4) Brak planów regulacyjnych większości miast Wołynia stoi na przeszkodzie prawidłowej i celowej rozbudowie, wobec czego Zjazd podkreśla, że wysokość kosztów sporządzenia tych planów jest nikłą w porównaniu z korzyściami stąd dla miast wynikającemi.

5) Wobec zubożenia miejscowej ludności, Zjazd wzywa samorządy miejskie do przyjścia z pomocą mniej zamożnym warstwom przez wypracowanie typowych domów, możliwie .oszczędnych.

6) Racjonalna rozbudowa miast może być przeprowadzona tylko pod kierownictwem fachowych sił technicznych, Zjazd zwraca przeto uwagę sfer kierowniczych na konieczność fachowej organizacji Wydziałów Technicznych Magistratów.

IV. W sprawie zakładania na Kresach wytwórni materjałów b udowl. ogniotrwarłych.

Zjazd stwierdza, iż jednym z powodów obecnego zastoju budowlanego jest wysoki koszt wznoszonychbudowli, spowodowany drożyzną i brakiem materjałów budowlanych ogniotrwałych.

Dotyczy to głównie Województw Wschodnich, które nie posiadają, lub posiadają w niedostatecznej ilości wytwórnie materjałów budowlanych, jak cegielnie, dachówczarnie, stolarnie i t. p.

Dla większych kompleksów budynków, jak np. dla budującej się obecnie kolonji urzędniczej na Kresach, trzeba nawet takie podstawowe materjały, jak cegła i dachówka gliniana sprowadzać, z innych dzielnic Państwa nieraz na odległość idącą w setki kilometrów, co ogromnie podraża koszta budowy i na co prywatni obywatele pozwolić sobie nie mogą.

Zjazd zwraca się przeto z apelem do sfer handlowo-przemysłowych dla zakładania wytwórni materjałów na Kresach.

Wskutek braku innych materjałów rozwinęło się nadmiernie w ostatnich czasach nawet w miastach budownictwo z drzewa i krycie dachów materjałami łatwo zapalnymi, jak gonty, deski, papa i słoma.

Nazbyt częste pożary pochłaniają w całościowe z trudem i mozołem wznoszone drewniane budynki i zaogniają bardziej klęskę mieszkaniową w miastach i wioskach.

Aby złemu zaradzić, t. j. umożliwić ruch budowlany i przeciwdziałać niebezpieczeństwu pożarów, należałoby:

1) projektować budynki mieszkalne możliwie oszczędnie i skromnie, tak co do zewnętrznej architektury, wielkości i wysokości ubikacji mieszkalnych, jak to się dzieje za granicą w krajach, daleko od nas bogatszych i przez wojnę mniej zniszczonych.

2) stosować zamiast bardzo drogiej cegły i dachówki glinianej materjały zastępcze, jak pustaki betonowe do wznoszenia ścian, zaś dachówkę cementową do krycia dachów.

Ponieważ uprzedzenie do używania cementu w budownictwie lądowem pochodzi głównie z tego powodu, iż istnieje ogromna mnogość różnych systemów pustaków betonowych, przeważnie nieodpowiednich i nieopartych konstrukcyjnie na najnowszych badaniach naukowych, Zjazd zwraca się do M-stwa Rob. Pub. z apelem, by sprawę stosowania betonu w budownictwie ujęło w swoje ręce i po wszechstronnem i gruntownem przestudjowaniu ustaliło typy pustaków betonowych, zastosowało istniejące przepisy budowlane do nowych sposobów i zaleciło stosowanie tych sposobów w drodze rozporządzenia Pana Ministra Robót Publicznych.

Zjazd wyraża żal, iż przy budowie kolonji urzędniczych w Województwach Kresowych Wschodnich nie wyzyskano sposobności do zastosowania nowoczesnych i tanich sposobów wznoszenia budynków mieszkalnych.

V. Ogólna.

Zjazd zwraca się do Woł. Stow. Techników z prośbą o uwzględnienie na przyszłym zjeździe techników i innych gałęzi techniki, które nie były poruszone na obecnym.

Budowy na Wołyniu

wykonane w r. 1924 i projektowane na 1925 rok.

Rozwinięciu się żywej akcji budowlanej na terenie Województwa Wołyńskiego w 1924 r. stał na przeszkodzie brak środków finansowych. Zarówno Władze Budownicze Państwa, jak i Samorządy Powiatowe zniewolone były ograniczyć swą działalność do utrzymania i koniecznego remontu istniejących objektów. Nowych budowli niewiele przybyło. Niebrak natomiast interesujących projektów nowych bardzo pożytecznych budowli. Zwłaszcza z radością powitać należy żywą działalność na polu projektowania budowli wodnych, bardzo potrzebnych ze względów zdrowotnych w tej, najbardziej na tem polu zaniedbanej. połaci naszego Państwa.

Zarząd Dróg Państwowych i Samorządy rozwinęły w r. 1924 najżywszą działalność na polu budownictwa mostowego. Troskliwe zabiegi Okr. Dyrektora Rob. Publ., p. Inż. Pruchnika, doprowadziły do skutku budowę pierwszych na Wołyniu dwu mostów stałych żelazno—betonowych, których rysunki będzie zawierał następny numer pisma. Jeden z nich zbudował Magistrat m. Łucka na Styrze—Głuszcu, t. zw. most Kazimierza Wielkiego, który łączy główną arterję

ruchu Łucka, ul. Jagiellońską z handlową częścią miasta, położoną w kącie między Głuszcem i Styrem, i z Gnidawą. Most ten o rozp. 6 m. kosztował 55.000. z czego 12.000.—pokrył zasiłek rządowy.

Drugi żelazno—betonowy most przez Turję w Kowlu zbudował Zarząd Dróg Państwowych. Most ten składa się z dwu przęseł o rozp. po 12 m., spoczywających na filarze i przyczółkach murowanych w betonie. Szerokość toru jezdnego wynosi 7,30 m., obustronnych chodników po 1,20 m. Koszt tego mostu, który betonowanym był w grudniu i styczniu pod osobno zbudowanym cieplakiem, wynosi około 130.000 zł. Most jest ukończonym i w najbliższych dniach zostanie uroczyście oddanym do ogólnego użytku.

Oprócz tych budowli stałych powstał cały szereg mostów drewnianych zarówno na drogach państwowych, jak samorządowych. Z pierwszych do znaczniejszych zaliczyć należy mosty na Styrze pod Kołkami na drodze Łuck — Kołki — Czartorysko dług. 140,24 m. Koszta budowy zł. 51.000, i w Łucku t. zw. Brusiłowski o dług. 66,0 m. koszta budowy 29.000 zł., przez Stochód pod Swidnikami i Baszówka na drodze państw. Łuck—Kowel, o dług. 28,0 i 23,60, koszta budowy 28.000 względnie 23.000 zł.

Mosty samorządowe powstały przy pomocy państwowej przez Horyń pod Aleksandrją na dr. wojew. Równe—Kostopol—Berezno o dług 110,20 m., koszta budowy 33.000 zł., przez Styr pod Podłożcami na drodze pow. Łuck—Targowica o dług. 30—90, koszta budowy 18.000 zł., przez Ług w Uściługu na drodze pow. Uściług-Mozur, o dług. 33,10 m.

Sieć dróg kołowych doznała tylko nieznacznego powiększenia. Wspólnemi siłami Zarządu Dróg Państwowych i Wydziału Sejmiku powiat w Krzemieńcu zbudowano $1^{1/2}$ km. drogi państwowej Krzemieniec—Tarnopol kosztem zł. 67.000 i 2 km. drogi państw. Krzemieniec—Szumsk kosztem 73.000 zł. Państwowy Zarząd Drogowy zbudował prócz tego 2 km. drogi państwowej Uściług — Włodzimierz ciągu Zamość—Łuck—Korzec kosztem 53.500 zł. Z robót remontowych podnieść należy doprowadzenie do porządku ważnych ciągów dróg państwowych Kowel—Łuck i Równe—Korzec.

Samorządy i magistraty miast ograniczyły się na brukowaniu ważniejszych odcinków dróg, położonych w miastach.

W dziale budownictwa wodnego ubezpieczono lewy brzeg Styru w Krasnem Łucku koło nowego gmachu Izby Skarbowej, na dług. 240 m. kosztem 19.000 zł. Na prawym brzegu Styru w Łucku wykonano rów meljoracyjny osuszający w celu stworzenia parcel budowlanych i przygotowania nowej komunikacji objazdowej pomiędzy Dworcem i Starem Miastem dla odciążenia ul. Jagiellońskiej.

Budownictwo lądowe może zapisać na swój rachunek Fabrykę wyrobów tytoniowych w Kowlu, gdzie kosztem 90.000 zł. doprowadzono pod dach budynek główny i ukończono piętrowy magazyn kosztem zł. 72.000.—jako pierwszą budowlę na Wołyniu, wykonaną z pustaków betonowych systemem Lean. Ukończenie rekonstrukcji rezydencji biskupiej w Łucku kosztem 200.000 zł. doprowadziło do pięknej odbudowy dawny zabytek z XVI wieku, klasztor po Dominikanach. Z budowli szkolnych przyszła do skutku Szkoła Mierniczo—Drogowa w Kowlu i rekonstrukcja Gimnazjum Państwowego we Włodzimierzu, jednego z najlepszych budynków szkolnych na Wołyniu, tudzież Gimnazjum Państwowego w Równem. W Krzemieńcu i Równem przebudowano gmachy, pozostałe po Rosyjskim Monopolu Spirytusowym, na Urzędy Wykupu Tutoniu, w Łucku na gmach Izby Skarbowej. Oprócz tego powstały w miastach liczne budowle komunalne.

Skromne fundusze nie pozwalają spodziewać się w roku bieżącym akcji budowlanej na szerszą skalę. Mimo to nie ustaje mrówcza praca na polu projektowania. Zarząd Dóbr Państwowych przygotował projekta mostów żelazno—betonowych przez Ikwę pod Dubnem, przez Ług pod Włodzimierzem, przez kanał w Kowlu, przez potok w Perespie i przez Lipę w Drużkopolu, tudzież kilku większych mostów drewnianych między innemi przez Horyń pod Stepaniem. Te projekty mają być w tym roku zrealizowanymi. Oprócz tego zamierzoną jest budowa kilku mostow drewnianych na drogach samorządowych przy pomocy państwowej. Z tych najznaczniejsze są mosty przez Styr pod Targowicą, Chrynikami i Rożyszczami, przez Horyń pod Tuczynem, przez Ikwę pod Targowicą, przez Stochód pod Hulewiczami, przez Turję pod Niesuchojeżami i przez Wilję pod Ostrogiem.

Wykonując uchwałę Pierwszego Zjazdu Inżynierów i Techników na Wołyniu, Delegacja Stowarzyszenia naszego przedłożyła p. Wiceministrowi Spraw Wewnętrznych Smólskiemu, w czasie jego wizytacji naszego Województwa, przytoczone powyżej rezolucje Zjazdu i przy tej sposobności wskazała wymownie na konieczność przyznania dodatkowych kredytów na sanację i rozbudowę dróg kołowych na Wołyniu. O ile akcja, zmierzająca do tego celu, nie zawiedzie, to zwiększy się sieć dróg państwowych i samorządowych Wołynia, conajmniej o 50 km. Z dróg państwowych, opróch rozpoczętych budowli Krzemieniec—Tarnopol, Krzemieniec—Szumsk, Dubno—Zbaraż i Uściług—Włodzimierz, zamierzoną jest budowa odcinków na drogach Włodzimierz—Łuck, Kowel—Maciejów, remont Równe—Korzec i Kowel—Łuck. Z dróg samorządowych zyskałyby najważniejsze ciągi Kowel—Turzysk, Kowel—Horochów — Beresteczko, Równe—Kostopol—Berezno i inne.

Na polu budownictwa wodnego przygotowano pełne znaczenia pod względem zdrowotnym i gospodarczym osuszenie bagien nad Neretwą w powiatach lubomlskim i włodzimierskim. Kosztem około 200.000 zł. zamierzonem jest osuszenie 20.000 ha. Projekt regulacji Turji na długości 7 km. od Kowla do Werbki ma na celu sanację Kowla Projekt regulacji potoku Ujścia w Równem na dług. 8,60 km. zmierza do osuszenia Równego w okolicy Zamku i zabezpieczenia tego miasta przed powodziami, które zniszczyły go w latach 1922 i 1914.

Z większych budowli projektowane są w roku bieżącym budowy gmachów Banku Polskiego, Kuratorjum i Gimnazjum Państwowego w Łucku, przebudowa przepięknego i starożytnego zamku Ks. Ostroskich w Dubnie, budynki dla Starostw w Łucku, Krzemieńcu, Horochowie i Kowlu, budynki dla urzędów pocztowych we Włodzimierzu i Równem i w końcu dalsze budowy domów urzędniczych w Łucku, Równem, Kowlu, Krzemieńcu, Horochowie i Włodzimierzu.

Z Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.

Dnia 15 lutego br. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków Stowarzyszenia.

Z ważniejszych spraw poruszane były:

Uchwalenie zmian w Statucie Stowarzyszenia, uchwalenie regulaminu Sądu honorowego i Sądu polubowno—koleżeńskiego.

Uchwalono także regulamin biura pracy. Sprawę podwyższenia wkładek członkowskich do wysokości 2 zł. miesięcznie odroczono do Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

Sprawę wynalazku prof. Czerwińskiego przekazano do zbadania komisji z trzech członków Stowarzyszenia, która ma rzecz dokładnie zbadać i przedstawić Wydziałowi.

Przewodniczył kol. Inż. Kraft, sekretarzował kol. Inż. Raczyński.

W Związku z uchwałą Walnego Zgromadzenia Wydział Stowarzyszenia powołał do życia Biuro pracy, którego komunikat zamieszczamy w całości:

W dn. 10 marca r. b. zostało otworzone Biuro Pracy przy Stowarzyszeniu. Biuro Pracy pośredniczy w wyszukiwaniu posad dla swoich członków jak też i czasowych prac technicznych.

Wydział zwraca się do Sz. Kolegów z prośbą o łaskawe poparcie przez udzielanie wiadomości o wakujących posadach stałych i czasowych zajęciach technicznych.

Członkowie Stowarzyszenia poszukujący pracy, proszeni są o zawiadamienie o tem Biura Pracy.

Biuro Pracy znajduje się przy ul. Jagiellońskiej w domu Stowarzyszeń Polskich.

Od Dyrekcji Teatru Miejskiego im. J. Słowackiego w Łucku otrzymaliśmy następujące pismo:

„Zacnej i najpotrzebniejszej pracy życzenie rozwoju z równoczesną prośbą o popieranie siostrzycy Sztuki składa“

Dyrekcja
Teatru Miejskiego

KRONIKA EKONOMICZNA.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ze względu na znaczną liczbę bezrobotnych w całym kraju zaleciło Związkom Samorządowym rozpoczęcie w roku bieżącym intensywnych robót inwestycyjnych, zarówno w dziedzinie budowy dróg i innych środków komunikacji, jak i budowy wszelkich budynków użyteczności publicznej. Celem ułatwienia Zw. Samorządowym finansowania tych prac Ministerstwo Skarbu zgodziło się na udzielenie im pożyczek, oprocentowanych w wysokości 12 proc. rocznie udzielanych na termin trzymiesięczny z ewentualną prolongatą maximum do stycznia 1926 r.

OD REDAKCJI.

W następnym numerze zamieścimy odczyt kol. inż. Józefa Pruchnika wygłoszony na 1 Zjeździe inżynierów i techników, którego nie można było zamieścić w pierwszym numerze z powodu braku miejsca.

W dniu 13 marca 1925 odbył się staraniem Towarzystwa Czerwonego Krzyża odczyt p. t. „Obrona przeciwgazowa“. Sprawodzanie z odczytu zamieścimy w następnym numerze.

Pierwszy numer „Wołyńskich Wiadomości Technicznych“ rozsyłamy członkom Stowarzyszenia oraz Wołyńskim inżynierom i technikom z prośbą o przesyłanie pod adresem redakcji: Łuck, ul. Jagiellońska, Dom Stowarzyszeń Polskich należytości.

W Wydziale Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników jest do nabycia:

Tabela wynagrodzeń za prace techniczne, zatwierdzona przez Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia w dn. 25/IV 1924. Cena ekzemplarza 1 zł

Redaktor odp. inż. H. Lange. Wydawca: Wydział Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.